

Războiul pasajelor

Pasajele Charles de Gaulle și Piața Presei Libere antrenează în război Primăria Capitalei și societatea civilă

Pasajele vor cauza noi blocaje

Proiectul inițial al PMB pentru Piața Charles de Gaulle și Piața Presei Libere prevedea doar construirea a două parcări subterane în locațiile respective. Adiacent parcării ar fi fost realizate și niște spații comerciale similare celor de sub Piața Universității, din închirierea cărora antreprenorul privat să își poată recupera investiția. Până aici proiectul a fost în regulă, ulterior însă, Primăria Capitalei a schimbat proiectul, adăugând câte o subtraversare în cele două locații. Această modificare generează probleme, apreciază Nicușor Dan, președintele asociației "Salvați Bucureștiul".

Principalul efect nefast al pasajelor constă în distrugerea arhitecturii bulevardelor, așa cum s-a întâmplat cu pasajul de la Piața Unirii în raport cu Bd. Ion Brătianu.

Pasajele subterane în sine nu afectează estetica celor două piețe și bulevardelor aferente, dar rampele de intrare - ieșire care se întind pe 200-300 m, da. Sunt mai multe variante de proiect; în funcție de cea aleasă sunt distruse fie bretelele secundare, utilizate de locuitorii zonei pentru parcare mașinilor, fie spațiile verzi care mărginesc bulevardele sau amândouă. „Vor afecta aceste bulevarde, care sunt dintre cele mai frumoase”, atrage atenția Nicușor Dan.

Pe de altă parte, există un principiu de trafic care prevede că mașinile nu trebuie încurajate să parcurgă transversal centrul orașului, ci să-l ocolească folosind inele de trafic. Dacă va fi posibil traficul de viteză dinspre Pipera spre centru, atunci se va realiza un blocaj în Piața Victoriei, în contextul în care pasajele sunt menite să fluidizeze circulația. „Dacă vrem să fluidizăm circulația, atunci să facem șoseaua de centură”, adaugă Nicușor Dan.

Bucureștiul este cu siguranță cel mai aglomerat oraș al României. În cursa pentru acomodarea creșterii aproape nelimitate a parcului auto la rețeaua stradală limitată, municipalitatea pare să fi pierdut mult teren. Pentru a încerca să răspundă într-o anumită măsură problemelor de trafic și absenței locurilor de parcare din nordul orașului, Primăria Capitalei a decis să construiască, printre altele, două pasaje subterane dublate de parcări subterane sub Piața Charles de Gaulle, respectiv Piața Presei Libere. Demersul s-a lovit însă de opoziția societății civile, nemulțumite de transformările pe care pasajele rutiere le aduc unor zone protejate.

Arhitectul șef al municipiului București, Gheorghe Pătrașcu ne-a declarat că inițiativa de a construi pasajele Charles de Gaulle și Piața Presei Libere se bazează pe studii de trafic anterioare și pe o analiză recentă a traficului în zonă.

Soluțiile propuse au trecut prin diferite faze de studiu, iar în final, Comisia Tehnică de Urbanism și Amenajarea Teritoriului din cadrul



Primăriei Municipiului București a acordat un aviz preliminar pentru două soluții considerate ca având cel mai mic impact asupra stării actuale a zonei.

Pentru Piața Presei Libere s-a propus un pasaj unidirecțional pe sensul de acces dinspre Șoseaua București - Ploiești spre Bulevardul Kiseleff cu două benzi de circulație și o derivație cu o singură bandă spre Bulevardul Expoziției. „Impactul este relativ minor reușindu-se păstrarea aproape integrală a vegetației existente”, consideră domnul Pătrașcu.

Pentru Piața Charles de Gaulle s-au propus două pasaje pe cele două sensuri ale Bulevardului Aviatorilor cu două benzi amplasate pe părțile laterale ale segmentului central al bulevardului, care la suprafață va păstra două din cele trei benzi de circulație pe sens. În acest caz va fi afectată vegetația de aliniament a zonei centrale implicând replantarea a câte 18 arbori pe parte și sens, ne-a precizat arhitectul șef al Capitalei.

Spre sfârșitul lunii martie proiectele erau la faza de Plan Urbanistic Zonal și obținuseră avizul preliminar al CTUAT



Bulevardul Aviatorilor

din PMB și avizul Comisiei Naționale a Monumentelor Istorice a Ministerului Culturii și Patrimoniului Național.

Decizia finală privind avizarea va fi luată în baza avizului de mediu, a avizului Comisiei Naționale de Urbanism și Amenajarea Teritoriului a Ministerului Dezvoltării Regionale și Turismului, a analizei cost-beneficiu și avizării indicatorilor tehnico-economici în Consiliul Tehnico Economic al PMB. Planurile Urbanistice Zonale și indicatorii tehnico-economici vor fi propuși aprobării Consiliului General al Municipiului București, a adăugat domnul Pătrașcu.

OAR: Pasajele mutilează bulevardele de valoare

Ca răspuns la proiectele propuse de PMB, filiala București a Ordinului Arhitecților din România a propus să fie clasat ca monument istoric clasa A (de importanță națională) sistemul de circulație urbană compus din Șoseaua G-ral Pavel Dimitrievici Kiseleff și continuarea acesteia cu Șoseaua București-Ploiești până la podul peste Lacul Herăstrau, Bd. Aviatorilor și Bd. Mareșal Constantin Prezan.

Propunerea a fost fundamentată de un studiu întocmit de arh. Nicolae Lascu în colaborare cu arh. Horia Moldovan, care atestă valoarea deosebită a ansamblului.

Demersul Ordinului este menit să protejeze acest ansamblu de „potențialele efecte negative ale construirii unor pasaje subterane auto în zona verde, nicidecum de intenția de a bloca orice intervenție”, ne-a declarat arh. Mircea Ochinciuc, președintele OAR București.

Chiar dacă bulevardele sunt considerate în prezent zone protejate, acest statut nu conferă suficientă protecție, consideră reprezentanții OAR București.

Pasajele neagă valoarea urbanistică, arhitecturală, artistică și simbolică a acestor bulevarde, le distrug vegetația și le subminează funcțiunea de spații publice pietonale.

Proiectele respective mutilează bulevardul Aviatorilor și Șoseaua Kiseleff prin defrișarea pe sute de metri a vegetației înalte, realizarea unor rampe carosabile foarte lungi, care, deși subterane, au la suprafață efecte negative majore, diminuarea spațiului destinat aleilor de promenadă și pistelor pentru bicicliști. Lor li se vor adăuga intensificarea accentuată a traficului, atragerea unui număr suplimentar de mașini prin posibilitatea unei circulații de viteză, fără restricții. Situația este specifică unui inel periferic, nu însă și unor artere de reprezentare care conduc către centrul orașului, precizează reprezentanții OAR București.

Șoseaua Kiseleff și bulevardul Aviatorilor nu sunt simple căi de circulație, ci artere cu o semnificație specială pentru Capitala României. După modelul bulevardelor din marile capitale europene, ele au fost amenajate pe parcursul secolului al XIX-lea și în primele decenii ale secolului XX. „Nu sunt doar artere de transport, sunt amenajate ca o zonă de spații verzi publice. Rampele pasajelor vor dezechilibra acest spațiu. Suntem pe cale să comitem greșeli colosale, care s-au făcut în Europa de Vest și America în anii 1950-1960”, atrage atenția arh. Dan Marin, vicepreședinte OAR București.

Ministerul Culturii a respins clasarea bulevardelor ca monumente istorice

În luna iulie 2011, în urma unei inițiative OAR, Direcția pentru Cultură și Patrimoniu Național a Municipiului București a demarat procedurile de clasare ca monument istoric a „Ansamblului sistem de circulație - Șos. București-Ploiești, Șos Kiseleff, Bd. Aviatorilor, Bd. Constantin Prezan”.

Comisia Națională a Monumentelor Istorice a luat în discuție atât propunerea de clasare a ansamblului de bulevarde, cât și cele două propuneri de realizare a pasajelor rutiere subterane. Proiectele de pasaje au fost aprobate de

CNMI cu o largă majoritate, în timp ce clasarea a primit un vot favorabil la limită. În aceste condiții, constatăndu-se că:

► deciziile CNMI au caracter contradictoriu, prevalând, însă, conform votului, aprobarea proiectelor pasajelor rutiere;

► prin clasarea ca monument istoric a ansamblului de bulevarde s-ar produce un exces de legislație, orice intervenție - de la reparații de maximă urgență la rețeaua de gaze sau canalizare, până la asfaltare și amenajarea spațiilor verzi - necesitănd proceduri birocratice inutil multiplicat;

► clasarea s-ar fi referit doar la partea carosabilă și la spațiul verde dintre benzile de circulație, ceea ce este o reglementare fără precedent;

► ansamblurile de clădiri, parcuri și spații pietonale din aria respectivă au deja caracter de zonă protejată, ceea ce garantează un regim de protecție riguros.

Prin urmare, Ministrul Culturii și Patrimoniului Național a decis respingerea propunerii de clasare.

UAR: Ministerul Culturii este mai curând preocupat de circulație decât de cultură

Președintele Uniunii Arhitecților din România (UAR), arh. Peter Derer, consideră că ansamblul Șoseaua Kiseleff – Bd. Aviatorilor – Bd. Constantin Prezan merită cu siguranță să fie inclus în clasa A de protecție. „Este regretabil că Ministerul Culturii se referă întâi la circulație și nu la valoarea culturală în răspunsul său. Trebuie să pornim de la om, nu de la mașină. Iar omul trebuie să aibă unde să iasă la plimbare. Dacă bulevardele înseamnă ceva ca istorie, ele nu au fost asimilate, pentru că nu avem educație să gustăm aceste lucruri”, remarcă domnul Derer.

În opinia domniei sale nu ar fi trebuit înlocuit nici măcar pavajul din piatră cubică de pe aceste bulevarde, o altă inițiativă a PMB, deoarece era într-o stare destul de bună.

