

## PMB și ONG-urile

### Infrastructura: mărunț discordiei dintre PMB și ONG-uri

**Marile proiecte** de infrastructură din aglomerările urbane stârnesc adesea controverse deoarece sunt costisitoare, beneficiile sunt greu de probat înainte de momentul inaugurării, iar implementarea presupune uneori sacrificii greu de acceptat pentru societatea civilă.

Una dintre cele mai mari lucrări de infrastructură rutieră inițiate de Primăria Capitalei vizează execuția penetrației Splaiul Independenței - Autostrada A1. Traseul propus are o lungime de 8,3 km și va include supratraversarea râului Dâmbovița, a Șoselei Virtuții, bulevardului Uverturii și a Canalului Argeș. Construcția va fi realizată atât pe raza municipiului București, cât și a comunei Chiajna. Potrivit Primăriei Municipiului București, valoarea investiției este de aproximativ 580 milioane lei.

Până în prezent, în cadrul proiectului au fost turnate fundațiile pentru pilonul principal al podului hobanat (n.r. care va trece peste râul Dâmbovița și șoseaua Virtuții) și unul dintre pilonii secundari. Lucrările sunt momentan suspendate deoarece nu există finanțare pentru acest proiect în bugetul municipalității pe anul 2012. Lucrările vor fi reluate fie în trimestrul IV al anului curent, dacă se va rectifica bugetul sau cel mai probabil în 2013, ne-a declarat domnul Gheorghe Pătrașcu, arhitectul șef al Capitalei.

#### Penetrația Splaiul Independenței – A1 este ineficientă

Proiectul penetrației Splaiul Independenței – A1 este contestat de unii reprezentanți ai societății civile, precum și de locuitorii ai zonei care face obiectul expropriilor.

În opinia președintelui Asociației Salvați Bucureștiul, Nicușor Dan, proiectul este „extrem de nociv” deoarece propune realizarea unei șosele express care va aduce fluxul de autoturisme din autostrada A1 direct în Splaiul Independenței și mai departe spre Piața Unirii, în detrimentul utilizării Șoselei de Centură.



Perspective pasaje Piața Charles de Gaulle

„Ne-am opus proiectului megalomanic deoarece aduce în București trafic de autostradă”, a declarat la rândul său Dănuț Trifu, vicepreședintele Fundației Eco-Civica.

Proiectul penetrației Splaiul Independenței - A1 nu vizează utilitatea publică, ci servește în fapt intereselor unor investitori imobiliari privați care doresc să aibă acces spre centrul Bucureștiului, respectiv Șoseaua de Centură, susține ing. Victor Rausse, reprezentant al mai multor locuitori ai zonei în care urmează să fie executate expropriile.

Domnul Rausse își motivează afirmația prin faptul că în „Memoriul general - PUZ penetrație Splaiul Independenței - A1” este menționat că în arealul traversat de noul drum express vor putea fi construite clădiri cu regim de înălțime de parter+4/5 etaje – parter+8 etaje, conform PUZ Chiajna. De altfel, obiectul declarat al PUZ-ului penetrației este

„definirea noilor funcțiuni, reglementarea urbanistică a teritoriului și trasarea unor noi căi de comunicație”. Documentația nu justifică modul în care drumul express va rezolva decongestionarea Bd. Iuliu Maniu, unul din scopurile declarate ale proiectului.

Conform Memoriului, ar urma să fie expropriate terenuri însumând aproximativ 40 de hectare. Deși ar obține despăgubiri, mulți dintre proprietari nu vor să își părăsească locuințele și intenționează să depună plângere în justiție pentru anularea Planului Urbanistic Zonal în situația în care va fi aprobat de Consiliul General al Capitalei, a subliniat Victor Rausse. (Nota redacției: Proiectul de hotărâre privind aprobarea PUZ - Penetrație Splaiul Independenței - Ciurel - Autostrada București - Pitești urma să fie supus dezbaterii Consiliului General al Capitalei la data de 31 iulie, alături de alte proiecte vizând infrastructura.

Ședința a fost contramandată pentru o dată ulterioară. Până la închiderea ediției ședința nu avusese loc).

Domnul Gheorghe Pătrașcu, arhitectul șef al Capitalei ne-a precizat, în replică la afirmațiile formulate de reprezentanții organizațiilor neguvernamentale menționate, că nu există niciun risc pentru apariția unor blocaje majore pe Splaiul Independenței printr-o eventuală atragere a traficului de pe autostradă spre centrul orașului, iar părerea formulată de unii membri ai societății civile este nefundamentată.

Proiectul penetrației Splaiul Independenței – autostrada A1 vizează rezolvarea traficului în zona de nord a Capitalei prin conectarea cu Inelul Median prin Bd-ul Virtuții. Efectul de încărcare pe Splaiul Independenței va fi minor până la pasajul Basarab și va fi preluat fără probleme prin utilizarea eficientă a malului de nord al Dâmboviței. Impactul asupra Splaiului

Independenței de la Pasajul Basarab spre centru este practic nul, argumentează domnul Pătrașcu.

În situația actuală, Șoseaua de Centură nu poate primi un trafic suplimentar, dar peste aproximativ 5 ani, când va fi finalizat proiectul de lărgire a sa la patru benzi, va prelua în mod natural atât traficul de tranzit, cât și cea mai mare parte din cel local pentru destinații aproximativ diagonale. Realizarea pasajului peste Bd. Virtuții și decongestionarea intersecției cu Splaiul Independenței și va normaliza traficul pe Splai între pasajul Basarab și bd. Virtuții (în prezent, acum este folosit excesiv doar malul de sud al Dâmboviței, pe două sensuri).

### ONG-urile propun alternative la realizarea penetrației

Reprezentanții ONG-urilor propun ca alternativă la realizarea străpungerii Splaiul Independenței – A1 prelungirea până în Șoseaua de Centură a unor artere existente în Sectorul 6. Astfel de acțiuni ar trebui să vizeze bulevardele Timișoara și Preciziei, respectiv strada Liniei.

Potrivit arhitectului șef al Capitalei, PMB are intenția să realizeze conectarea bulevardelor Timișoara și Preciziei cu Șoseaua de Centură, dar încă nu a fost prevăzut un orizont precis de timp în acest sens. Intervențiile și-ar dovedi eficiența doar după lărgirea și fluidizarea Centurii, fapt ce ar presupune traversarea intersecțiilor principale prin pasaje supraterrane.

Realizarea lucrărilor de prelungire a celor două artere amintite va avea ca efect decongestionarea Bulevardului G-ral Vasile Milea și creșterea confortului urban pentru zeci de mii de locuitori ai zonei. Chiar și așa, pentru atingerea acestui obiectiv, impactul major îl va avea realizarea străpungerii dinspre Splai către A1 și nu prelungirea celor două bulevarde. În ceea ce privește Strada Linie, aceasta este păstrată ca rezervă strategică în eventualitatea realizării unui transport alternativ celui rutier. O decizie în acest sens va fi luată la revizuirea Planului Urbanistic General, ne-a explicat arhitectul șef al Capitalei.

### Hala Matache trebuie să rămână pe loc

Un alt proiect al Primăriei Capitalei care a stârnit dezacordul ONG-urilor este bulevardul Buzești - Berzei - Uranus. Proiectul prevede realizarea unei legături directe între Piața Victoriei și sudul Bucureștiului (Gara Progresul) în principal prin lărgirea unor străzi

existente.

Inițiativa s-a confruntat cu opoziția organizațiilor neguvernamentale, în primul rând din cauza existenței pe traseul noii artere a mai multor clădiri incluse pe lista monumentelor istorice, un exemplu elocvent fiind Hala Matache, monument clasa A.

Asociația Salvați Bucureștiul și-a exprimat îngrijorarea referitor la o eventuală intenție a Primăriei Capitalei de a muta Hala Matache pe un alt amplasament, pentru a face loc construcției noului bulevard. Reprezentanții Asociației atrag atenția că exproprierea unor alte imobile din apropierea Halei în vederea translatării acesteia ar fi ilegală, deoarece exproprierea pentru cauză de utilitate publică se poate realiza doar în baza unei documentații de urbanism, iar aceasta este în prezent suspendată în justiție.

Potrivit domnului Gheorghe Pătrașcu, arhitectul șef al Capitalei, validarea soluției finale în privința tronsonului Calea Griviței – str. Mircea Vulcănescu a diametrului Berzei - Buzești se va face prin aprobarea PUZ-urilor (în curs de avizare la mijlocul lunii august). Până la aprobarea lor se vor lua măsuri de reluare provizorie a circulației în situația existentă. PMB nu intenționează să efectueze exproprieri suplimentare, a adăugat domnia sa.

### Inelul median este prea scump

Un alt proiect major propus de Primăria Capitalei, închiderea Inelului Median de circulație pe zona de Nord, stârnește controverse în privința costului. Proiectul, care prevede realizarea unei legături rutiere între Șoseaua Colentina și Șoseaua Virtuții de-a lungul căii ferate București -

#### Viitorul Bulevard Buzești-Berzei-Uranus



Constanța, are o valoare estimată la 1,57 miliarde euro, conform proiectului de hotărâre privind aprobarea indicatorilor tehnico - economici aferenți studiului de fezabilitate.

Reprezentanții Asociației Salvați Bucureștiul susțin că prețul de execuție pentru șoseaua de 13,15 km este mult prea mare, respectiv în jur de 120 milioane euro pe km, valoare cu mult superioară costului construcției unei autostrăzi.

În schimb, arhitectul șef al Capitalei apreciază că afirmația formulată de Asociație este nefundamentată deoarece nu poate fi comparat costul unei autostrăzi cu această lucrare. Prețul include, pe lângă cei 13,5 km de șosea, realizarea a două tunele de 2,5 km, respectiv a doi km de rampe și a aproximativ 30 km de bucle în nodurile de circulație, pasaje și racorduri la trama stradală existentă. În comparație, o autostradă are în general prevăzute noduri de circulație la 15 - 30 km, impactul acestora raportat la lungimea traseului fiind mult mai mic. O comparație mai apropiată s-ar putea face cu Pasajul Basarab (n.r. care a costat aproximativ 200 milioane euro pentru 1,45 km – lungimea viaductului principal).

### Pasajele distrug bulevardele istorice

Un alt proiect al Primăriei Capitalei criticat de societatea civilă prevede realizarea unor pasaje subterane sub Piața Charles de Gaulle și Piața Presei Libere, adiacent unor parcuri subterane. Reprezentanții Ordinului Arhitecților din România – Filiala București argumentează că intervențiile ar afecta integritatea bulevardelor istorice Kiseleff, Aviatorilor și Prezan, construite

după modelul celor din marile capitale europene. Aceasta deoarece pasajele presupun construirea unor rampe de intrare și ieșire a mașinilor în/din pasaje. Lungimea acestor rampe însumează aproape 5 km, iar terenul necesar va fi obținut prin defrișarea arborilor ce mărginesc bulevardele. În plus, parcuri de sub Piața Charles de Gaulle i se vor adăuga și spații comerciale de 8.000 mp. Acestea necesită, conform proiectului, o arie de câteva mii de metri pătrați de trepte de acces în subteran, chiar la intrarea în Parcul Herăstrău.

„Problema arhitecților și a istoricilor nu este nici parcare și nici mall-ul subteran, ci faptul că se construiesc aceste pasaje care, pe lângă efectul profund distructiv, nici măcar nu sunt necesare. Cele două proiecte au fost generate de un studiu de circulație și nu de un studiu de urbanism, demonstrând o lipsă totală de viziune pe termen lung”, a declarat arh. Mircea Ochinciu, președintele OAR București.

La rândul său, președintele Asociației Salvați Bucureștiul spune că scopul declarat al pasajelor, acela de fluidizare a circulației, nu va fi atins, blocajele rutiere urmând să fie transferate către Piața Victoriei.

Arhitectul șef al municipiului București a declarat în luna martie că inițiativa de a construi pasajele Charles de Gaulle și Piața Presei Libere se bazează pe o serie de studii de trafic. Domnia sa a dat asigurări că vor fi implementate soluțiile cu cel mai mic impact asupra stării actuale a zonei.