

Domnului **Sorin OPRESCU**,  
Primar general al Municipiului București



ORDINUL  
ARHITECȚILOR DIN  
ROMÂNIA

FILIALA  
BUCUREȘTI

Telefon 14244188  
Str. Academiei  
nr. 18-20  
București 010014  
Tel./Fax  
307 71 63  
303 92 26  
315 5066

E-mail  
oarbuc@rdsmail.ro

Domnule Primar general,

În numele Filialei București a Ordinului Arhitecților din România și pe baza consultării unor specialiști din domeniul circulației, vă prezentăm o suită de observații referitoare la două proiecte de infrastructură pe care Primăria Municipiului București intenționează să le realizeze în capitală: pasajul rutier din Piața Presei Libere și pasajul rutier din Piața Charles de Gaulle.

1. După cum este bine cunoscut, Șoseaua Kiseleff este una dintre cele mai frumoase și încărcate de semnificații artere ale Bucureștiului. Este bulevardul de promenadă cu cea mai veche tradiție, axul monumental care conduce către Arcul de Triumf și, nu în ultimul rând, principala poartă de intrare dinspre nord în capitala României.

Împreună cu Bulevardul Aviatorilor, cu Bulevardul G-ral Constantin Prezan și cu zona de parcuri pe care o traversează, Șoseaua Kiseleff formează un ansamblu arhitectural și urbanistic de prestigiu al Bucureștiului. Prin realizarea acestei monumentale compoziții urbane, contemporană și egală ca valoare cu ansambluri similare din alte orașe ale lumii – Londra, Berlin, Budapesta, Washington, toate urmând modelul marilor bulevarde pariziene – Bucureștiul era pus, la începutul secolului XX, pe harta capitalelor europene.

În raport cu această situație, considerăm că cele două pasaje sunt nu numai nejustificate, ci și brutale prin consecințele pe care le vor avea asupra Șoselei Kiseleff și a Șoselei Aviatorilor.

2. Conform studiilor și analizelor efectuate inclusiv de către C.N.A.D.R., în condițiile realizării legăturii dintre Autostrada București-Ploiești (A3) și rețeaua de străzi a municipiului București, 30% din traficul de lung parcurs de pe Șoseaua București – Ploiești (DN1) se va transfera pe autostrada A3.

Pe Șoseaua București-Ploiești se va desfășura în mod deosebit traficul generat de relația Bucureștiului cu localitățile de pe DN1, situație în care va crește accesibilitatea obiectivelor din zona de nord a orașului.

În aceste condiții, soluția unui pasaj rutier subteran în Piața Presei Libere este complet inutilă pentru că valorile de trafic vor fi sub capacitatea de circulație a rețelei de străzi din zonă, în special pe relația Arcul de Triumf-Fântâna Miorița.

Pasajul rutier subteran din Piața Charles de Gaulle este nefuncțional pentru că pe Bulevardul Aviatorilor, pe tronsonul cuprins între intersecția cu Șoseaua Nordului și intersecția cu Șoseaua Pipera / Bulevardul Nicolae Caramfil, profilul transversal se reduce la 10m, față de 21m cât are în rest, fără resurse de reprofilare.

Strângerea în sistem a unor străzi adiacente acestui tronson din Bulevardul Aviatorilor, străzi de categorie inferioară, și crearea de intersecții în care nu se pot efectua toate relațiile sunt argumente care accentuează lipsa de viabilitate a acestui pasaj.

3. Bazându-ne pe experiența internațională a ultimelor decenii, care a demonstrat că diminuarea congestiei traficului din zona centrală este posibilă prin crearea de rute ocolitoare – centuri, inele –, nu prin direcționarea traficului pe radialele existente sau prin crearea altora noi, credem că circulația de viteză către centrul Bucureștiului trebuie limitată, chiar descurajată.

De altfel, Primăria Municipiului București, prin serviciile sale de specialitate, se contrazice singură atunci când prin PIDU (Planul integrat de dezvoltare urbană) propune construirea de inele, iar prin susținerea proiectelor pentru pasajele din Piața Presei Libere și din Piața Charles de Gaulle încurajează amplificarea traficului către centru.

4. Modul cum este gândit proiectul pasajului din Piața Presei Libere relevă faptul că valorile și semnificațiile sociale, culturale și istorice ale Șoselei Kiselef sunt complet ignorate de către promotorii lui. În mod evident, ei nu privesc această arteră decât ca pe un simplu canal de circulație pentru automobile.

Proiectul este distructiv în sens fizic, pentru că, prin rampa care începe în Piața Presei Libere, se mutilează începutul axului, defrișând un mare număr de arbori și dezechilibrând profilul transversal al arterei.

Proiectul este distructiv și în sens simbolic, pentru că propune ca intrarea cea mai importantă în capitala României și continuarea drumului către Arcul de Triumf să se facă nu la sol, printre multiple aliniamente de arbori, ci printr-un pasaj subteran.

În mod similar se prezintă și situația pasajului de pe Bulevardul Aviatorilor, care nu se poate realiza decât prin amplasarea parțială a celor patru rampe – în lungime totală de circa 500m - peste banda verde plantată cu vegetație înaltă. În termeni reali, aceasta înseamnă tăierea a câtorva zeci de arbori și mutilarea gravă a profilului transversal și a imaginii bulevardului.



Domnule Primar general,

În calitatea pe care o avem, ne exprimăm dezacordul cu cele două proiecte. Credem că Primăria Municipiului București trebuie să opteze pentru alte soluții:

- Restrângerea pasajului din Piața Presei Libere la direcția DN1 – Bulevardul Expoziției și eliminarea rampei către Șoseaua Kiseleff. Rezolvarea la sol, prin girație, a circulației din Piața Presei Libere este perfect posibilă, așa cum se întâmplă în piețe similare din multe alte mari orașe europene.

- Renunțarea la proiectul pasajului subteran de pe Bulevardul Aviatorilor. Parcajul subteran din Piața Charles de Gaulle poate funcționa foarte bine și fără acest pasaj, așa cum de altfel a și fost aprobat prin PUZ-ul din anul 2009.

- Alocarea de fonduri pentru proiectarea și execuția conexiunii dintre Autostrada București-Ploiești (A3) și rețeaua de străzi a municipiului București.

- Realizarea unui Studiu de transport public de călători integrat care, prin soluțiile propuse, trebuie să fie o alternativă la transportul individual (autoturisme). Efectul său va fi decongestionarea traficului și reducerea poluării.

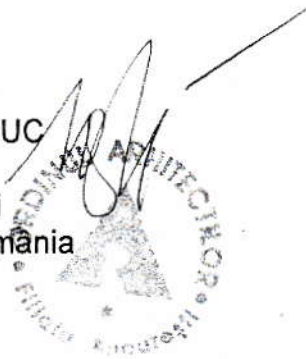
Considerăm că este necesară organizarea unor dezbateri profesionale publice care, pe baza argumentelor științifice și tehnice, ne pot conduce spre soluții viabile. Suntem în măsură să oferim suportul profesional necesar găsirii acestora.

Pentru detalierea observațiilor și propunerilor noastre vă solicităm, domnule Primar general, o întvedere în perioada imediat următoare.

Vă asigurăm, domnule Primar general, de întreaga noastră considerație.

Prof. dr. arh. Mircea OCHINCIUC

Președinte al Filialei București  
a Ordinului Arhitecților din România



Ing. Eugen IONESCU

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Eugen Ionescu".