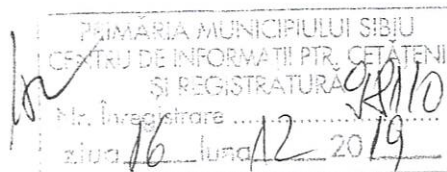


Ja/PM/CB/
17.12.2019

Către
Primăria Municipiului Sibiu
Serviciul de Urbanism și Amenajarea Teritoriului



PUNCT DE VEDERE

privind solicitările/sesizările înregistrate la Primăria Municipiului Sibiu în cadrul Etapei de Informare și consultare a Populației pentru documentația "P.U.Z. – Restructurare Urbană – Dezvoltare activități economice cu caracter terțiar și dezvoltare rezidențială", în Sibiu, Zona Str. Autogării Str. Distribuției, F.N.

Proiectant Specialist RUR – urb. Alina Mureșan Iuga

SC URBAN PULSE SRL. – București, Str. Vicina nr.1., bl.32, ap.80

Proiectant Trafic - Studiu de circulație – Ing. Maria Cuzic



Beneficiari:

SC PREMIUM SRL – Mun. Sibiu, Str. Frigoriferului nr.5

SC CONELT SRL – MuN. Sibiu, Șos. Alba Iulia nr. 78

Adresa nr. 87623 din 11.11.2019 -

Referitor la adresa nr. 87623/11.11.2019 prin care au fost sesizate următoarele:

- traficul din zona intersecției șos. Alba Iulia și Strada Distribuției foarte dificil în prezent
- studiul de circulație bazat pe ancheta de circulație din anul 2005.
- față de 2005 valorile de trafic în 2019 sunt duble

Reglementările propuse pentru această zonă au în vedere concomitent cu dezvoltarea zonei și **îmbunătățirea circulației și ameliorarea condițiilor de trafic**. În acest sens s-au făcut o serie de propuneri la nivelul zonei care au venit în completarea propunerilor de la nivelul orașului (stabilite prin PUG Municipiul Sibiu) și susținute de Planul de Mobilitate Urbană al Municipiului Sibiu (document strategic elaborat în anul 2017).

Și în perioada în care zona susținea activitate industrială, traficul era la fel de încărcat, acesta fiind redus pe perioada în care societățile ce își desfășurau activitatea în această zonă au intrat în insolvență. S-au realizat de-a lungul timpului multe modificări pentru îmbunătățirea traficului care se continua prin investiții pe viitor, de exemplu:

- S-au realizat intersecțiile de tip giratoriu de o parte și de alta a Râului Cibin ce au redus semnificativ, atunci- lungimea de stagnare a autoturismelor.
- S-au lărgit intersecțiile și s-au făcut benzi dedicate pentru fiecare direcție de sens.
- Se intenționează să fie făcute investiții pentru realizarea suplimentară a unui pod peste Râul Cibin, pentru decongestionarea acestui punct de trecere (se observă în trafic, că odată ce se depășește acest punct, traficul este suportabil, fapt care impune necesitatea de realizare a mai multor puncte de trecere peste Râul Cibin.
- S-au făcut proiecte și se intenționează executarea de poduri noi peste Râul Cibin în zona străzii Rozmarinului, pentru decongestionarea unui trafic însemnat – folosirea unei rute alternative pentru cei care doresc să ajungă în cartierele Ștrand, Valea Aurie sau chiar zona străzilor din jurul Parcului Sub Arini.
- Cea mai importantă investiție rămâne cea începută de Consiliul Județean – Centura de Sud a Sibiului.

Referitor la valorile de trafic, ultima numărătoare pe municipiu s-a realizat în anul 2005. Ca urmare, pe această numărătoare se bazează studiul, cu precizarea că, pentru fiecare an după 2005 se ia în considerare un coeficient supra unitar care se aplică numărătorii până la anul curent, apoi se mai aplică un coeficient pentru următorii 15 ani – iar numărul rezultat este luat în considerare în calculul final pentru estimarea valorilor de trafic (pentru estimarea valorilor aferente anului 2019). Traficul nu este de două ori mai intens decât numărătoarea din 2005, ci este de trei-patru ori mai intens, dar în anul 2005 Sibiu încă avea traficul greu prin interiorul său, fapt care necesită o corecție a calculelor cu un coeficient inferior. *(Nu se ia în calcul traficul de pe autostrada existentă)*. Acest rezultat devine reper. Orice calcul s-ar lua în considerare, drumurile din oraș fac față la acele valori de trafic. Problemele apar la orele de vârf, când valorile de trafic obișnuite se triplează sau în perioadele cu ploi când valorile de trafic cresc și mai mult.

Dezvoltarea unui oraș/municipiu trebuie să fie susținută pas cu pas de investițiile propuse de Municipalitate atât în infrastructură cât și în dezvoltarea serviciilor publice. Numărul crescut de autoturisme din ultimii ani, a devenit o provocare privind gestionarea dar administrația locală pregătește deja investiții majore de fluidizare a traficului. Proiectul de față, prin propunerile sale facilitează ameliorarea condițiilor de trafic zonal.

Adresa nr. 3570 din 13.11.2019 - AEROPORT

În adresa nr. 3570/13.11.2019 trimisă de R.A. Aeroportul Internațional Sibiu au fost sesizate următoarele:

- zona reglementată se află în zona II de servituti aeronautice a Aeroportului Sibiu la distanță mai mică de 4500 metri față de marginea benzii pistei

- necesitatea obținerii Avizului de principiu al Autorității Aeronautice Civile Române

Conform PUG Sibiu, zona de reglementare (zona străzilor Distribuției, Autogării), se află în afara suprafeței conice aferente culoarului de aterizare al aeroportului internațional Sibiu.

Ca inițiatori, vom demara documentația necesară în vederea solicitării și obținerii avizului AACR pentru elementele obstacolare prevăzute de proiect, respectiv cele 3 accente de înălțime cu înălțime de 55m menționate în documentație.

Avem ca prioritate obținerea Avizului de principiu al Autorității Aeronautice Civile Române și vom dispune de toate măsurile necesare în vederea aplicării tuturor prevederilor legale inclusiv din perspectiva siguranței aeronautice.

Adresa nr. 88770/13.11.2019 din 18.11.2019 -

Referitor la adresa nr. 88770/13.11.2019 unde au fost sesizate următoarele:

- lărgirea Străzii Autogării la două benzi pe sens

Strada Autogării are în prezent 4 (patru) benzi de circulație.

După cum se observă în fotografiile alăturate, **strada are benzile marginale ocupate de mașinile parcate în zonă**. De asemenea, aceste benzi au viteza de deplasare mult redusă datorită faptului că din ele se face accesul la instituțiile din zonă, fiind **benzi de încadrare** pentru cei ce vor să intre în trafic.



Strada Autogării, spre intersecția cu Șos. Alba Iulia

Atât străzile menționate în adresa nr. 88770/13.11.2019, cât și strada Distribuției, cu care se face legătura direct, sunt străzi cu o singură bandă de circulație pe sens.

Astfel, crearea a patru benzi pe un sector duce la crearea unui spațiu de stocare în care autovehiculele își așteaptă rândul pentru a intra pe strada de tranzit – Șoseaua Alba Iulia.

După sensul giratoriu din zona Străzii Autogării, **aceste patru benzi de circulație sunt deja create**, pentru a facilita direcționarea autoturismelor, dar intersecția de aici se reduce

accesul la o singură bandă pe sens, din toate direcțiile.

Propunem **crearea unei benzi exclusive pentru transportul** în comun și eventual taximetre, care să faciliteze accesul și ieșirea din zonele de interes, astfel încât să se fluidizeze traficul în zonă. Această fluidizare în zonă este necesar să se realizeze nu prin preluarea rapidă a autovehiculelor și prin stocarea lor în această zonă, deoarece descărcarea pe celelalte artere nu se poate face decât tot pe o singură bandă.

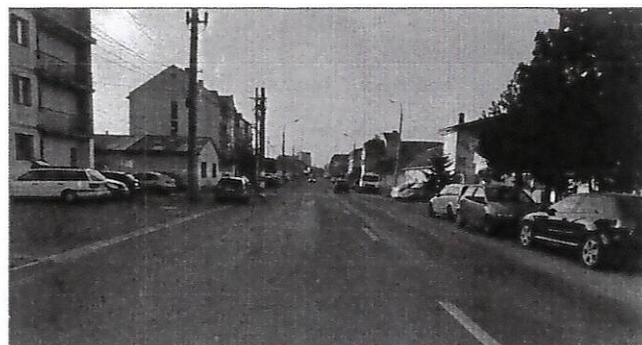
Strada Distribuției – prezentată cu cele 2 (două) benzi de circulație – câte una pe sens

Intersecția dintre Strada Autogării și Strada Distribuției este o intersecție cu un spațiu generos care permite amenajarea unei minigirații cu scopul de a permite în egală măsură accesul și ieșirea pe toate arterele din zonă.

Intersecția cu strada Metalurgiștilor (Malului) va rămâne cu aceeași formă dar recomandăm ca pe viitor, zona de îngustare și trecere de la două benzi de circulație la o bandă de circulație să fie redistribuită pentru piste de biciclete, facilitând realizarea legăturii între propunerile de culoare verzi – piste de biciclete de pe străzile principale – Șoseaua Alba Iulia, culoarul pentru promenada propus în albia Râului Cibin, culoarul verde propus pe strada Autogării.

Strada Autogării păstrează caracteristicile străzii de categoria a III a. Pe sectorul dintre Șoseaua Alba Iulia și giratoriu este în continuare propusă amenajarea străzii cu mai multe benzi per sens pentru a facilita direcționarea autoturismelor în apropierea intersecției,

În proiect, propunerea are în vedere lărgirea trotuarelor la un maxim de 3,00 m. Între trotuare și carosabil s-au prevăzut zone



Strada Autogării, spre intersecția cu Strada Distribuției



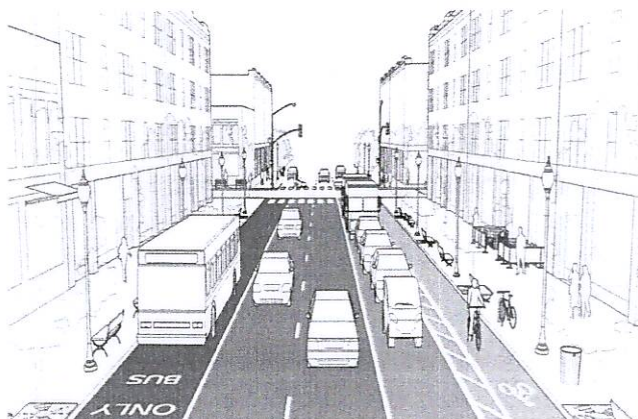
Strada Distribuției



Intersecția Străzii Autogării cu Strada Distribuției

verzi care să faciliteze și să îndemne la utilizarea de mijloace alternative de deplasare – mersul pe jos, folosirea bicicletei, trotinetelor, folosirea mijloacelor de transport în comun. Carosabilul a fost prevăzut ca fiind aferent unei străzi de categoria a III a, principală, cu 2 (două) benzi de circulație de 3,50 m.

Soluția de a se renunța la parcare din partea dreaptă a străzii Autogării (sensul de mers către Șoseaua Alba Iulia) și a se **amenaja o bandă dedicată transportului în comun**, cu taxiul și totodată intrarea/ieșirea autoturismelor din zonele laterale **este o soluție eficientă și cea mai bună opțiune pentru îmbunătățirea traficului.**

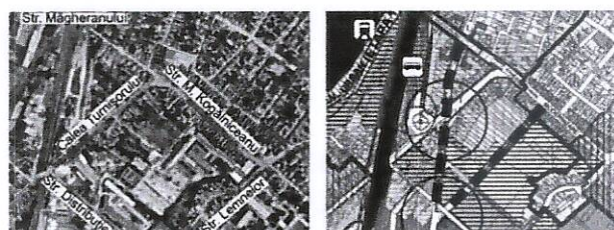


Conform Planului de Mobilitate Urbană Durabilă 2016-2030 pentru Municipiul Sibiu, document strategic cu un caracter de detaliere la nivel de măsuri și proiecte, pentru zona ce face obiectului acestui PUZ dar și pentru aria sa de influență s-au propus următoarele proiecte:

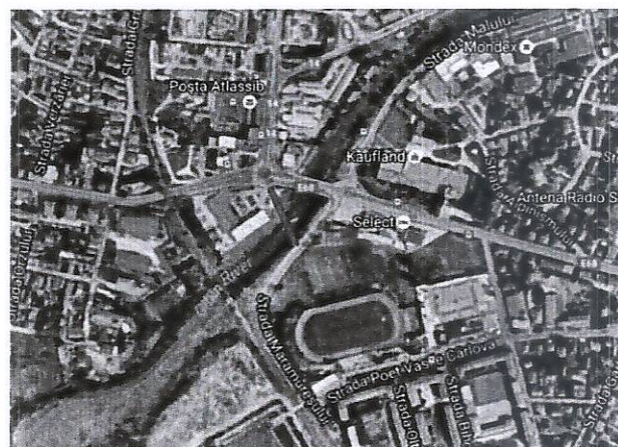
1. Prelungirea Str. Distribuției înspre str. Măgheranului și M. Kogălniceanu
2. Pod peste Râul Cibin, str. Autogării – str. Maramureșului

Aceste propuneri au ca scop major atât fluidizarea traficului în zonă cât și crearea de legături cu zone noi constituite (Ex. Cartierul M. Kogălniceanu). Tot în acest sens, prin PUZ-ul de față recomandăm modificarea străzii Distribuției din sens unic în strada cu dublu sens în contextul realizării unui nou pod peste Cibin la intersecția cu str. Metalurgiștilor-Râul Cibin, str. Malului.

Nu susținem păstrarea străzii Autogării în situația actuală, fiind dovedit că nu funcționează această amenajare.



Plan de Mobilitate Urbană Durabilă 2016-2030



Plan de Mobilitate Urbană Durabilă 2016-2030

Adresa nr. 88933 din 14.11.2019; Adresa nr.89134 din 14.11.2019;

Referitor la Adresele nr.88933/14.11.2019; nr.89134/14.11.2019 și 89541/15.11.2019 au fost contactați proprietarii de pe Str. Distribuției nr.6 în vederea unui dialog deschis privind situația terenului.

Adresa nr.89541 din 15.11.2019

Prin adresa nr. 89541/15.11.2019 unde au fost sesizate următoarele:

- lipsa contactării în vederea intenției de achiziționare teren
- riscul aglomerării traficului/ambuteiaje

Proprietarii vor fi contactați pentru a avea un dialog deschis privind situația terenului.

Dezvoltarea acestei zone are în vedere transformarea unor suprafețe vaste de teren ce poartă în momentul de față funcțiuni incompatibile cu situarea în zona pericentrală a Sibiului – funcțiuni industriale/ depozitare materiale de construcții/suprafețe de teren neutilizate. De asemenea aceste funcțiuni prezente pe teren nu sunt compatibile cu locuirea și cu profilul funcțional al dezvoltărilor actuale din aria de influență.

Restructurarea urbană a zonei Autogării-Distribuției vine ca răspuns la propunerea din PUG Sibiu 2011 ca acest teritoriu să fie supus unei conversii funcționale din zonă industrială în zona cu funcțiuni mixte și terțiare. În acest sens, propunerile din PUG au fost realizate în urma mai multor studii de fundamentare printre care și studiu de circulație care atestă ca zona poate prelua un trafic al unei dezvoltări de funcțiuni terțiare-mixte în condițiile în care se vor urmări următoarele:

- dezvoltarea de noi artere: artera ce trece prin interiorul teritoriului studiat (paralel cu linia CF);
- prelungirea Str. Distribuției înspre str. Măgheranului și M. Kogălniceanu
- pod peste Râul Cibin, str. Autogării – str. Maramureșului

În anul 2017 a fost realizat documentul strategic Plan de Mobilitate Urbană Durabilă 2016-2030 pentru Municipiul Sibiu prin care propunerile din PUG au fost confirmate.

Pentru detalierea acestei zone realizarea PUZ-ului Restructurare urbană dezvoltare activități economice cu caracter terțiar și dezvoltare rezidențială a avut în prim plan realizarea unui studiu de circulație concomitent cu necesitățile de trafic ale zonei. În urma acestui studiu, toate propunerile au avut ca obiectiv fluidizarea zonei și au fost completate cu

propuneri:

- str. Autogării 3 benzi – 1 bandă dedicată transportului în comun și 2 benzi auto (o bandă pe sens)
- str. Distribuției – 2 benzi cu dublu sens
- pistă de bicicletă corelată cu rețelei de piste de la nivelul orașului Sibiu

măsuri

- reorganizarea programului de transport public (trasee, frecvențe)
- bandă dedicată pentru transportul public
- campanii de conștientizare a importanței mobilității durabile (transport nemotorizat și transport public), etc.

recomandări:

- pod peste Cibin Str. Distribuției-Str. Metalurgiștilor-Str.

Proiectul a primit Avizul Nr.45554/11.06.2019 în cadrul Comisiei de circulații desfășurată în data de 05.06.2019.

Adresa nr. 89456 din 15.11.2019

Prin adresa înregistrată cu nr. 89456 din 15.11.2019 se face cunoscut faptul că societatea [N.A.] în calitate de chiriașă a imobilului situat în Sibiu, str. Autogării, nr. 6 desfășoară activitate de spălătorie auto de tip self service.

Se face o presupunere inexactă cum că acest proiect ar fi unul pur rezidențial, și că s-ar crea eventuale incompatibilități funcționale între utilizarea actuală a imobilului de pe strada Autogării nr. 6 și propunerea de restructurare vizată.

Cu excepția celor două imobile de locuințe colective existente de la Adresa Autogării nr. 5-7, elementele rezidențiale propuse prin proiect, respectiv dezvoltarea rezidențială din lungul străzii Distribuției, se situează la aproximativ 330 m de Spălătoria auto, neexistând astfel o stare de incompatibilitate funcțională.

Apreciam însă faptul că întreaga zonă, atât frontul vestic al străzii Autogării – numere impare – cel ce face obiectul prezentului proiect de dezvoltare, cât și cel estic – numere pare - necesită o atenție sporită, datorită potențialului major de dezvoltare pe care îl are, utilizările actuale fiind sub capacitatea economică și imobiliară permisă.

Adresa nr. nr. 89717 din 18.11.2019 -

Prin adresa nr. 89717 din 18.11.2019 referitor la reglementările propuse pe terenul CF 101476 aflat în proprietatea SC Compa SA s-au adus unele observații și propuneri:

1. clarificarea categoriei de utilizări permise pe acest teren, cu solicitarea admiterii tuturor celor trei subcategorii ale zonei Et (Et-a, Et-b, Et-c), urmând ca prin documentațiile de urbanism ulterioare să se stabilească dispunerea pe teren
2. stabilirea unei alinieri propuse pentru parcela aflată în proprietatea SC Compa SA și definirea modului în care aceasta se va realiza față de drumul propus pe profil de 9,5m (profil B-B).
3. menționarea explicită a regimului de construire admis
4. rectificarea RLU aferent PUZ, în sensul reglementării retragerii posterioare în conformitate cu PUG Sibiu aprobat prin HCL 165/2011.

1. În ceea ce privește definirea unor subzone în cadrul parcelei CF 101476 proprietar SC Compa SA, această zonare nu poate face obiectul unor viitoare documentații de urbanism de tip PUD, așa cum este menționat în prezentul PUZ. Utilizările admise pe subzone ale acestei parcele vor fi definite ținând cont de mai multe considerente:
 - a. Definirea unor aliniamente ale acestei parcele la drumul public profil de 9,5m propus prin documentație;
 - b. Eventuala extindere a acestui drum public;
 - c. Interconectarea sistemului stradal propus la trama majoră urbană, respectiv extinderea conexiunilor pe direcție nord-sud
 - d. Compatibilitatea funcțională și separarea clară a utilizărilor permise pe subzone (Et-c este definită ca o subzonă de suport pentru subzonele de bază Et-a și Et-b, cu separare foarte clară față de acestea. O eventuală zonare a parcelei CF 101476 cu toate cele trei subzone va trebui să țină cont de acest aspect.
2. Stabilirea unei alinieri trebuie să se bazeze pe existența unui/unor aliniament/e, în prezent, parcela CF 101476 având aliniamentul existent la Șos. Alba Iulia și local la drumul de acces din partea vestică, paralel cu linia de CF. Documentația de Urbanism PUZ va defini aliniament la strada propusă, pe baza recalibrării calculelor referitoare la încărcarea acestui drum, stabilirea eventualelor măsuri de extindere a acestuia, de conectare cu drumul situat paralel cu linia de CF sau crearea unei străpungeri înspre șoseaua Alba Iulia pe limita de proprietate cu Autogara Atlassib.
3. Regimul de construire menționat în documentație este unul maximal de P+3+4R. Nu au fost incluse configurații de genul D+P+2E+M, S+P+3E+M deoarece funcționalitatea dorită a acestei zone, dezvoltarea de clădiri cu funcțiuni terțiare, necesită abordarea unui limbaj arhitectural specific, de factură modernă, șarpanta fiind exclusă ca și mod de rezolvare arhitecturală, și astfel configurațiile ce permit dezvoltarea unei mansarde în acoperișurile existente. De asemenea nu s-a menționat numărul maximal de niveluri subterane din considerente care țin de necesarul de spațiu ce trebuie dezvoltat în subsol (parcaje pe unul două niveluri, spații tehnice, spații de depozitare și altele asemenea). Înălțimea clădirilor menționată este în conformitate cu prevederile PUG aprobat, 20 m înălțime maximă a clădirilor la nivelul etajelor retrase, respectiv 16 m la aticul etajelor neretrase.
4. Referitor la reglementarea retragerilor față de limitele posterioare ale loturilor, documentația PUZ va fi rectificată în sensul respectării prevederilor UTR Et aferent PUG Sibiu, respectiv, "Clădirile se vor retrage față de limitele posterioare ale parcelelor cu o distanță minimă egală cu jumătatea înălțimii lor, măsurată la atic în punctul cel mai înalt, dar nu mai puțin decât 5 m."

Adresa nr. 89688/18.11.2019 din 18.11.2019 - OAR

Referitor la Punctul de Vedere adresat de președintele OAR, prin adresa înregistrată cu nr. 89688/18.11.2019 ca urmare a dezbaterii profesionale din data de 12.11.2019 de la sediul OAR Sibiu, prin care au fost înaintate anumite aspecte considerate importante, necesar a fi luate în considerare în această etapă premergătoare investiției:

Referiri:

Oportunitatea dezvoltării

- Derogări majore aduse prevederilor PUG, respectiv derogare a regimului de înălțime de la S+P+3E+Er la S+P+14E, redefinirea UTR-urilor, redefinirea tramei stradale se consideră că aceste intervenții cu implementare medie sau lungă și cu impact puternic (vizual, economic, social de trafic) asupra orașului necesită o abordare la scară largă. Recomandare – analizarea oportunităților și stabilirea zonelor de potențial în viitorul Plan Urbanistic General.

Capacitate și sustenabilitate

- Previzionarea implicațiilor socio economice pe termen mediu și lung. Lipsa studiilor referitoare la necesitatea investiției, surse de finanțare, etapizare a lucrărilor, costuri. Fără studii există riscul de a transforma acest brownfield într-o "grămadă de materiale de construcții" blocând alte investiții sustenabile pe o zonă cu un potențial imens.

Regimul de înălțime

- Există rețineri legate de regimul de înălțime, nu atât înălțimea cât masivitatea acestora, raportul de 2/3 nespecific unui accent vertical. Poziționarea și silueta acestora trebuie foarte atent analizate, la nivelul întregului oraș, în studiile de fundamentare ale PUG

Trafic, infrastructură

- Alternativele de deplasare în oraș propuse prin proiect nu sunt sustenabile deoarece realitatea de dezvoltare românească aduce impedimente (tregeri la nivel cu calea ferată, subsoluri inundate, lipsă de educație)

Zonificare, disfuncționalități

- Reconversia platformelor industriale este o metodă de dorit iar mixarea funcțională este o necesitate, însă aceasta trebuie realizată ad integrum, inclusiv asupra imobilelor cu structură morfo-tipologică diferită.

Răspuns:

1. Oportunitatea dezvoltării

1.a. Planul Urbanistic General, ca și instrument de planificare urbană, are caracter atât director cât și operațional și nu trebuie privit ca un instrument rigid, viziunea de dezvoltare urbană pe care acesta o oferă prin RLU aferent și prin plansa de reglementări urbanistice se bazează pe realitățile socio economice de la momentul elaborării. De aceea în cadrul PUG Sibiu aprobat prin HCL 165/2011 sunt definite foarte clar acele elemente care nu pot suferi modificări prin PUZ sau PUD în cadrul UTR-urilor specifice. Proiectul de față nu își propune să meargă pe ideea urbanismului derogatoriu, ci doar să nuanțeze în cadrul aceluiași densități locale permise, un alt mod de construire, mai aerisit, cu deschidere către crearea unei imagini urbane moderne și spații publice de calitate, cu respectarea profilului funcțional al unităților teritoriale de referință. Așa cum s-a afirmat, atât în cadrul CTATU cât și în cadrul dezbaterii publice de la Primăria Municipiului Sibiu sau a celei profesionale de la sediul OAR, se dorește o compoziție urbană bazată pe accente de înălțime locale, prin re poziționări ale edificabilelor, în cadrul CUT, accentele nu reprezintă depășiri ale CUT aprobat pentru această zonă.

PUG Sibiu permite pentru zona de Et, unde sunt poziționate cele trei accente de înălțime un CUT cu valoare maximală de 2,4, iar proiectul de față propune un CUT general dezvoltat de 2,02.

1.b. Redefinirea UTR-urilor nu este o derogare de la prevederile PUG, ea fiind o obligativitate în cazul elaborării unei documentații de urbanism PUZ, în sensul asigurării compatibilității funcționale, și a stabilirii subzonelor funcționale, componente ale UTR de bază prevăzute de PUG.

Astfel, în cadrul UTR Et au fost definite 5 subzone funcționale:

- Funcțiuni comerciale, servicii și alte activități din sectorul terțiar și activități turistice cu caracter intraurban -Eta
- Activități economice cu caracter terțiar - incubator de afaceri, sedii de firme și companii, turism cu caracter intraurban - Etb
- Servicii și echipamente complementare ale activităților economice cu caracter terțiar - Etc
- Echipamente publice aferente zonelor de locuințe -Edu
- Spații plantate publice amenajate: parcuri, scuaruri, piațete - Va

1.c. Planul Urbanistic General al municipiului Sibiu - **loc de întâlnire** - a prevăzut o serie de măsuri referitoare la gestionarea circulațiilor la nivelul municipiului, printre care și crearea unor artere de legătură, indiferent de structura parcelarului existent. Pentru situl studiat este propusă o arteră de tip IIIA, drum de legătură, între strada Distribuției și strada Autogării, separând foarte clar situl în două, fără mari posibilități de dezvoltare coerente. Prezentul proiect păstrează această legătură, păstrează profilul stabilit prin PUG, detaliază modul de utilizare a pachetelor de parcaje longitudinale/spații verzi dispuse în lungula acestui drum în detrimentul parcajelor.

Soluția de **compoziție urbană** vizată, și anume succesiunea celor trei piațete urbane nu ar fi fost posibilă fără o modificare a traseului acestui drum și o re poziționare a ieșirii în strada Autogării, în continuarea drumului existent de pe partea opusă. S-a evitat ieșirea figurată prin PUG pe limita de proprietate cu autogara Atlassib, pentru a evita aglomerarea acelei intersecții. Totuși, trama stradală a fost completată din această girație cu un drum de acces, posibil a fi extins, la un profil similar celui din PUG în momentul în care se va restructura funcțional și urbanistic zona Autogării Atlassib.

Sistemul general de circulații existent al municipiului Sibiu trebuie să sufere unele modificări, completări, așa cum au fost identificate atât prin PUG cât și prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă aprobat în anul 2017, care prevede pentru această zonă anumite măsuri necesare, în vederea fluidizării traficului (realizare pod pe direcție nord sud peste Cibin din girația intersecției străzilor Autogării și Soșeaua Alba Iulia, introducerea unui sistem de benzi exclusive de transport în comun, separarea pistelor ciclabile de carosabil, recomandările studiului de circulații – pod peste Cibin în continuarea străzii Distribuției (dublu sens), realizarea străpungerilor în direcția străzii M. Kogălniceanu din intersecția reconfigurată între străzile Distribuției și Autogării conform PUG. Dacă s-ar fi mers complet pe prevederile PUG, compoziția urbană a primului accent de înălțime cuplat cu piațeta în pâlnie nu s-ar fi putut realiza, sau întreaga zonă ar fi devenit o zonă de tranzit prin inima ei.

Pentru componenta de circulații studiul urbanistic , și implicit zona de studiu se va extinde pentru a cuprinde toate aceste măsuri complementare, de suport pentru dezvoltarea vizată.

2. Capacitate și sustenabilitate

Reiterăm ideea că necesitatea unei investiții și oportunitatea acesteia în această locație este dată de structura fenomenelor socio-economice actuale și de tendurile economice globale.

Dorința de a dezvolta o zonă de office de clasă A în Sibiu se pliază pe profilul zonei restructurate, existând condiționări de localizare pentru acest tip de dezvoltări.

Exemple de proiecte (implementate sau în curs de implementare) de acest gen există atât în țară cât și în străinătate, unul dintre ele fiind proiectul Openville din Timișoara , similar ca și structurare cu proiectul de față, păstrând firește ordinul de scară.

Proiectele din cadrul PUZ se vor face etapizat în funcție de prioritățile de dezvoltare și de disponibilitatea financiară, proiectul fiind vizat a fi realizat.

Prin implementarea acestui proiect există o serie de implicații în principal pozitive, atât sociale - crearea unor spații publice de calitate, dezvoltarea unei zone educaționale în vecinătatea directă a unor ansambluri rezidențiale deja consolidate (ansamblurile rezidențiale din zona străzilor M. Kogălniceanu, Ogorului, Frigoriferului – Agârbiceanu), transformarea unei platforme industriale de tip Brownfield într-o zonă atractivă la nivelul orașului, încurajarea mobilității blânde, acces facil la un loc de muncă și la servicii aferente zonelor de locuit, cât și economice - crearea de locuri de muncă bine plătite, generarea de venituri la bugetul local prin taxe și impozite aplicate.

3. Regimul de înălțime

Una dintre condiționările primare pentru conformarea unor birouri de clasă A pentru a fi eficiente este aceea de a fi configurate în dezvoltări pe minim 10.000 de mp și un minim de 1000 mp pe nivel.

Soluția de mobilare urbanistică prevede dezvoltarea celor trei accente nediferențiat pe înălțime pe dimensiuni de 30m x 35m, 1050mp pe nivel, soluție bazată pe studiul de vizibilitate și imagine urbană elaborat. Amprenta de 30mx35m ale accentelor de înălțime face referire la edificabilul maxim stabilit prin planșa de Reglementări preliminare. În acest sens, pentru obiectul arhitectural și ansamblul arhitectural recomandăm să se realizeze prin concurs de arhitectură în urma căruia să se găsească cea mai bună soluție pretabilă pentru acest spațiu.

Înălțimea recomandată prin acest studiu a fost de 55m înălțime, pentru a nu intra în contradicție cu accentele existente ale Sibiului, și pentru a fi percepute ca și accente de înălțime din orice punct de vedere.

Vom studia soluții alternative care să susțină cât mai eficient atât o imagine urbană favorabilă cât și funcțiunile pe care le va îngloba pentru ca ansamblul arhitectural care va rezulta prin soluțiile de arhitectură să vizeze suplețea volumelor și să devină un reper pentru această zonă.

Așa cum s-a afirmat atât în cadrul dezbaterii publice cât și în cadrul dezbaterii profesionale de la sediul OAR, părerile au fost împărțite pe subiectul poziționării eventualelor accente de înălțime și silueta acestora, la nivelul întregului oraș, în studiile de fundamentare ale PUG.

4. Trafic, infrastructură

Din punct de vedere al circulației, intersecția cu Calea Turnișor s-a considerat rezolvată odată cu executarea viaductului peste calea ferată din zona străzii Kogălniceanu, viaduct care a avut ca scop, tocmai, reducerea folosirii trecerii la nivel cu calea ferată și folosirea unei rute alternative, care este liberă tot timpul. În studiul acesta s-a ales soluția de amenajare a viaductului în zona străzii M. Kogălniceanu deoarece fizic nu era posibil să fie realizată la intersecția cu Calea Turnișor. Această intersecția a fost păstrată pentru a putea fi exploatată pe perioadele în care linia ferată este liberă. Este alegerea fiecărui conducător auto dacă dorește să aștepte până la eliberarea liniilor de cale ferată sau să se folosească, printr-un ocol, de viaduct. Intersecția menționată nu are cum să fie modernizată în condițiile actuale, datorită lipsei de teren în care să poată fi dezvoltată o trecere pe alt nivel, lărgirea ei, în special în zona de colț dintre Str. Distribuției cu Calea Turnișor, zonă pe care s-a realizat o documentație de urbanism ce are reglementată o ușoară îmbunătățire a traseului (a curbei).

Arterele interioare, care facilitează ieșirea din zona PUZ-ului, sunt dimensionate pentru categoria a III-a, categorie maximă pentru această zonă (cele de categoria a-II-a sunt dumuri expres), nu sunt semnalizate ca și principale, astfel acestea nu pot să constituie o încărcare directă a traficului sau o strangularea acestuia, străzile și accesul de pe ele fiind stabilit cu cel mai mic rang – strazile au semnele STOP la intersecția cu străzile Distribuției sau Autogării, fapt care permite autoturismelor să iasă doar în cazul în care le permite traficul din zonă. În rest, arterele din interior și parcarile subterane sunt zona de stocare, până la eliberarea străzilor în care se face accesul.

Pentru îmbunătățirea traficului, propunerile stabilite prin P.U.Z. – Restructurare Urbană – Dezvoltare activități economice cu caracter terțiar și dezvoltare rezidențială, se vor corela cu propunerile ce sunt menționate în documentațiile de urbanism aprobate realizate la nivelul orașului. Prin propunerile pe circulații menționate în documentația de urbanism, la nivelul arealului studiat și al zonei de influență, se urmărește fluidizarea traficului și creșterea accesibilității zonei pentru pietoni și pentru mijloacele de transport alternative. Pe baza experienței și a situațiilor din alte orașe, pe baza studiilor realizate în locații asemănătoare – orașe cu o istorie bogată, care necesită o dezvoltare sau o schimbare în vechea zonă industrială și care cer o scoatere a industriilor poluante și generatoare de zgomot din oraș, se vor avea în vedere măsuri care să susțină mobilitatea durabilă și să faciliteze utilizarea mijloacelor din transport nemotorizate sau a transportului public.



- Reconversia funcțională a zonei industriale este realizată pe toată zona de reglementare, stabilită prin Avizul de oportunitate. În interiorul acestei arii s-au identificat două imobile de locuințe (P+4EM, respectiv D+P+3E). Aceste imobile cu apartamente erau destinate celor ce lucrau în zona industrială, ele fiind cumpărate de către locatari în momentul în care activitatea economică s-a închis și acestea au fost date către vânzare. Proiectul de regenerare urbană are ca obiectiv și includerea acestor imobile în dezvoltarea propusă, fără a le compromite utilizarea actuală ci integrarea prin zonificarea funcțională propusă (funcțiuni implicite – infrastructură de educație, locuri de joacă, spații verzi, parcuri, etc. și funcțiuni alăturate – activități comerciale,



Urban Pulse
Strada Vicina nr.1 bl.32.sc 2. Ap. 80
Bucuresti, Romania
Telefon: 0766.510.007
E-Mail: urban.pulse@gmail.com

turism, sedii de firme și companii, etc.) dar și prin propunerea de acțiuni de anvelopare/remodelare a fațadelor pentru a avea un limbaj arhitectural comun. Zonele de locuire reglementate vin cu un aport de bună valoare în mixitatea funcțională necesară unei dezvoltări urbane echilibrate.

În urma etapei de Consultare publică pentru PUZ Restructurare urbană- dezvoltare activități economice cu caracter terțiar(Et) și funcțiuni rezidențiale(RrM), zona străzilor Autogării și Distribuției, Municipiul Sibiu, se vor rezolva toate aspectele sesizate care pot aduce prejudicii interesului public sau privat, se vor utiliza noile informații suplimentare aflate în urma dezbaterii publice și dezbaterii profesionale; documentația se va completa cu propunerile sustenabile identificate în această etapă, astfel încât să ducă la îmbunătățirea proiectului și la modalități eficiente de gestionare urbană.

SC Urban Pulse SRL

Sef Proiect

Urb. Alina Mureșan-Iuga

