



Adresă nr. 304 / 15.11.2019
Către: Primăria Municipiului Sibiu
Serviciul Urbanism și Amenajarea Teritoriului
În atenția: **d-nei Primar Astrid Fodor,**
d-nei Arhitect Șef Ioana Urdea,
d-nei cons. sup. Carmen Budu, persoană responsabilă cu
informarea și consultarea publicului
Spre știință: membrilor Consiliului Local al Municipiului Sibiu,
membrilor Comisiei de Amenajare a Teritoriului și Urbanism,
d-nei urbanist Alina Mureșan-luga, șef de proiect
Subiect: PUZ zona str. Autogării / str. Distribuției

**Opinie profesională a Ordinului Arhitecților din România Filiala Sibiu-Vâlcea
privind Planul Urbanistic Zonal pentru Restructurare Urbana – Dezvoltare
Activități Economice cu Caracter Terțiar și Dezvoltare Rezidențiață în Sibiu,
zona str. Autogării / str. Distribuției**

În data de 12.11.2019, în intervalul orar 17:00-19:30, a avut loc la sediul OAR Filiala Sibiu-Vâlcea, str. Mitropoliei nr. 17, dezbateră profesională organizată în cadrul etapei de informare și consultare a publicului privind „P.U.Z. – Restructurare Urbana – Dezvoltare Activități Economice cu Caracter Terțiar și Dezvoltare Rezidențiață”, pentru amplasamentul din Sibiu, zona str. Autogării / str. Distribuției, initiator S.C. Premium S.R.L. și S.C. Conelt S.R.L..

În urma dezbaterii care a debutat cu prezentarea PUZ-ului de către șeful de proiect, specialist atestat RUR, urbanist Alina Mureșan-luga, dezbateră la care au participat 24 de specialiști din domeniu, arhitecți și urbaniști, aducem în atenția tuturor actorilor implicați în acest proiect, investitori, proiectanți, factori decidenți, următoarele aspecte pe care le considerăm importante și necesar a fi luate în considerare în această etapă:



- **Oportunitate**

Având în vedere derogările majore propuse față de prevederile PUG Sibiu aprobat cu HCL nr. 165 / 28.04.2011, cu privire în special la regimul de înălțime (S+P+14E versus S+P+3E+Er), dar și la zonificarea funcțională (redefinirea UTR-urilor) și la trama stradală (redefinirea traseului străzii cu ampriza de 17m, profil III A, propuse prin PUG și crearea unei intersecții suplimentare între două străzi, de categoria II – str. Autogării, respectiv categoria III – strada nou propusă), derogări care nu au fost considerate acceptabile în ultimii peste 8 ani (de la aprobarea PUG-ului până în prezent) pentru nici o altă investiție, considerăm că astfel de intervenții, cu perioadă de implementare medie sau lungă și cu impact atât de puternic (vizual, economic, social, de trafic) asupra întregului oraș, necesită o abordare aprofundată, raportată la scară largă. Coroborat cu timpul relativ scurt până la aprobarea unui nou PUG, întrucât PUG-ul actual își va pierde valabilitatea în mai puțin de doi ani, recomandăm analizarea tuturor oportunităților din oraș și stabilirea zonelor cu astfel de potențial în viitorul Plan Urbanistic General.

- **Capacitate și sustenabilitate**

Dimensiunea și complexitatea proiectului impun previzionarea implicațiilor economice și sociale, pe termen mediu și lung, încă din această fază. În prezentarea proiectului se vorbește despre crearea a 5.000 de locuri de muncă, 50.000 mp de birouri de categoria A în două turnuri P+14E și alte clădiri P+3E+Er, un hotel P+14E, spații comerciale, 170 de unități locative, 1.700 locuri de parcare și o valoare de investiție aproximată, „la prima mână”, între 80 și 100 de milioane de euro. Lipsesc însă studii referitoare la necesitatea investiției, sursele de finanțare, eventuala etapizare a lucrărilor, costurile reale ale investiției, costurile de întreținere și funcționare etc. La un calcul sumar, raportat la suprafața desfășurată rezultată, adăugând investițiile necesare în infrastructură, o valoare reală pentru o astfel de investiție poate să depășească 200 de milioane de euro, adică mult peste aproximarea „la prima mână”. Fără astfel de studii există riscul de a transforma acest „brounfield” într-o grămadă de materiale de construcții,



așezate ordonat, un șantier interminabil, precum turnul de pe strada Someșului sau cel de pe strada Nicolaus Olahus, blocând în viitor eventuale alte investiții sustenabile pe o zona cu un potențial imens.

- **Regimul de înălțime**

Există desigur, rețineri legate de regimul foarte mare de înălțime, problema principală fiind însă, nu atât înălțimea, cât masivitatea turnurilor, dar și a ansamblului. Astfel, raportul de 2/3 rezultat între dimensiunea în plan (35x35m) și înălțimea turnurilor (55m) nu este specifică unui „accent vertical” și nu ajută în a susține acest accent nici alăturarea a trei asemenea elemente, fără nicio gradare a lor pe înălțime, în funcție de importanța și poziționarea acestora față de alte repere, precum unghiuri de vizibilitate, artere principale de circulație sau malul Râului Cibin. Acceptând ideea necesității unor repere verticale într-o aglomerare urbană, considerăm că poziționarea și silueta acestora trebuie foarte atent analizate, la nivelul întregului oraș, în studiile de fundamentare ale Planului Urbanistic General, nu discreționar, în funcție de puterea de influență a comandatarului sau a proiectantului.

- **Traficul, infrastructura**

Se vorbește tot mai des despre alternativele de deplasare în oraș cu mijloacele de transport în comun, biciclete, trotinete sau „chiar pe jos”, despre educarea și obligarea cetățenilor să folosească aceste mijloace, pe modelul orașelor din vestul Europei. Dacă luăm drept exemplu Olanda, țara bicicletelor, în Amsterdam, la fel ca în orașele similare din vest, există drumuri de mare viteză care ajung până în zona centrală a orașului, unde există de asemenea locuri suficiente de parcare chiar și în zilele cele mai aglomerate. Lucrurile sunt mult diferite față de ce se întâmplă la noi. În orașele date drept exemplu nu există intersecții de străzi la nivel cu calea ferată, precum cea din nordul zonei studiate (str. Distribuției cu Calea Turnișorului), intersecție pe care PUZ-ul nu o tratează deloc, așa cum nu există nici cartiere ale căror subsoluri sunt inundate frecvent la orice ploaie mai serioasă. Desigur, ne dorim această educare, dar educarea se face în



timp, timp în care trebuie rezolvate celelalte disfuncționalități. Nu putem să pretindem că o investiție de o asemenea anvergură, cu peste 1.700 de locuri de parcare, care probabil vor fi ocupate și eliberate zilnic, într-o zonă de tranzit a orașului (așa cum o prezintă chiar autorul proiectului), nu generează trafic suplimentar semnificativ.

- **Zonificare, disfuncționalitati**

Reconversia platformelor industriale din zona centrală a Sibiului este de dorit, iar mixarea funcțiilor în aceste zone este necesară. Reconversia însă, trebuie făcută în ansamblu, pentru întreaga zonă studiată, iar mixarea funcțiilor nu se poate face întâmplător. Astfel, locuința individuală din partea de nord a zonei reglementate (str. Distribuției, pe o parcelă de 300mp, într-o clădire P+1E care prezintă calcan) și cele două blocuri de locuințe cu standard redus P+4E+M, respectiv D+P+3E de pe strada Autogării, a căror valoare cumulată nu depășește 5 milioane de euro, intră în contradicție cu clădirile P+14E, cu birouri de categoria A și hotel de 4-5 stele, clădiri care vor avea cu siguranță alt limbaj arhitectural. Alăturarea acestora este complet nefirească, perturbându-se reciproc, și poate compromite o investiție de peste 200 de milioane de euro.

Având în vedere complexitatea și importanța proiectului, dar mai ales potențialul strategic al zonei studiate pentru dezvoltarea urbană la scară largă, considerăm necesară aprofundarea problemelor semnalate prin studii de specialitate pentru previzionarea tuturor implicațiilor urbanistice, economice și sociale, precizând încă o dată faptul că oportunitatea unor intervenții cu impact atât de puternic asupra siluetei orașului ar trebui analizate și stabilite în viitorul Plan Urbanistic General al Municipiului Sibiu.

Vă garantăm buna noastră intenție și dorința de a colabora pentru a obține un mediu construit sustenabil și de calitate.

Cu stimă,

arh. Ion Cristian Șandru

președinte filială

