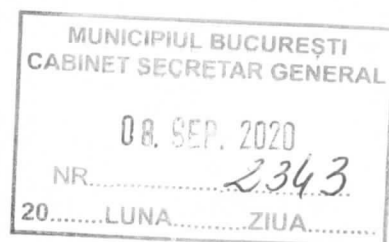
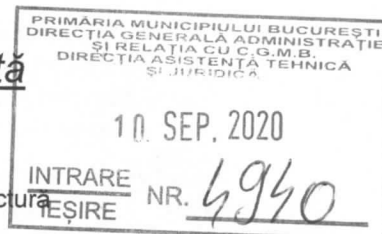


Florin Grigorescu
10.09.2020

Handwritten signature and scribbles.



Raport de activitate (I) mobilitate pe bicicletă (și vehicule asimilate bicicletei)



Din partea:	Florin Grigorescu – membru în Comisia de Transporturi și Infrastructură Urbană
Către:	Secretariatul General al PMB USR Filiala București Comunitatea online a paginii de Facebook @Florin.Grigorescu.USR

1 Introducere

Acest raport cuprinde sinteza activității mele de Consilier General în domeniul mobilității urbane pe bicicletă (și vehicule asimilate bicicletei). Pentru completarea raportului fac referire la [pagina](#) publică de Facebook.

Voi trata în rapoarte separate activitatea mea, pentru a păstra concentrată atenția pe un anumit domeniu. Vor urma încă patru rapoarte, câte unul pentru:

- (II) domeniul transportului public, pietonal și alte aspecte ale mobilității
- (III) salubritate
- (IV) calitatea lucrărilor publice.
- (V) general despre Consiliul General

În Consiliul General prin toate intervențiile mele am acționat și pledat în baza următoarelor principii specifice mobilității (pe lângă celelalte principii generice: raționalitate, argumentare, îmbunătățirea soluției, execuție de calitate, dezbatere publică):

- aducem pietonul și transportul alternativ în topul agendei publice, deasupra transportului motorizat individual. Consider că este o schimbare de agendă necesară, aliniată la agenda țărilor pe care le luăm ca exemplu pentru calitatea vieții.
- orice proiect de infrastructură specifică, știindu-se lipsa de experiență și rezultatele dezastruoase din trecut ale PMB, să fie discutat și validat cu specialiști recunoscuți la nivelul comunității sau specialiști internaționali.
- mobilitatea urbană pe bicicletă în oraș trebuie să servească în primul rând funcția mobilității și apoi pe cea de agrement.

De-a lungul activității de consilier, pentru majoritatea temelor importante, m-am bazat pe colaborarea cu specialiștii din companii, din ONG-uri, independenți sau din administrația publică. În cazul mobilității urbane cu bicicleta m-am consultat cu OPTAR (ONG), cu un arhitect urbanist și cu un specialist de mobilitate urbană.

În linii mari, activitatea USR din cadrul Consiliului General a fost de opoziție la proiectele evidente de risipire a banului public și de slujire a Bucureștiului. Am creat practic o linie defensivă pe criterii economice, de urbanism, de calitate a lucrărilor publice și a actului administrativ. Dar, pe de altă parte, rolul nostru constructiv ni l-am exercitat prin



- amendarea (ajustarea) unor proiecte, pentru a servi mai bine interesul public
- inițiative de proiecte
- prin inițiative de participare la ședințele tehnice din cadrul direcțiilor din Primărie
- cooptarea unor specialiști care să ne ghideze în luarea deciziilor.

Rezultatele în aceste zone de defensivă și de construcție sunt neglijabile din cauza faptului că toată activitatea de reglementare din consiliu s-a bazat pe majoritatea PSD-ALDE care au ignorat absolut tot ce venea din partea USR. De asemenea, execuția tehnică a lucrărilor s-a făcut într-o Primărie ermetică, autosuficientă și subordonată orbește ierarhic. Inițiativele noastre de influențare a execuției proiectelor tehnice s-au lovit de un zid.

În schimb, rezultatele în ceea ce privește conștientizarea cetățenilor privind administrația locală, maturizarea unui partid politic de factură reformatoare sunt indiscutabile.

Vom avea și un capitol, spre finalul raportului, cu aberațiile din actuala Primărie Generală, care țin exclusiv de managementul acestei instituții, a noastre, a cetățenilor. Calitatea managementului acestei instituții stă în puterea noastră de decizie prin vot, o dată la patru ani, dar nu numai. Stă și în puterea noastră să o îmbunătățim prin a fi activi în viața publică, a promova și susține politicienii care ne reprezintă și a investi în maturizarea lor.

2 Voucherele pentru biciclete

Una dintre primele măsuri luate de Primarul General a fost acordarea a 3000 de vouchere de câte 500 de lei pentru cumpărarea de biciclete noi, totalul sumei transferate din bugetul public direct către populație ajungând la 15mil. de lei.

Grupul USR s-a situat în opoziție față de această măsură, o opoziție constructivă prin care am vrut să economisim banii publici. Am enunțat și am pledat pentru încurajarea transportului alternativ prin reorientarea efortului spre rezolvarea unor blocaje actuale, respectiv:

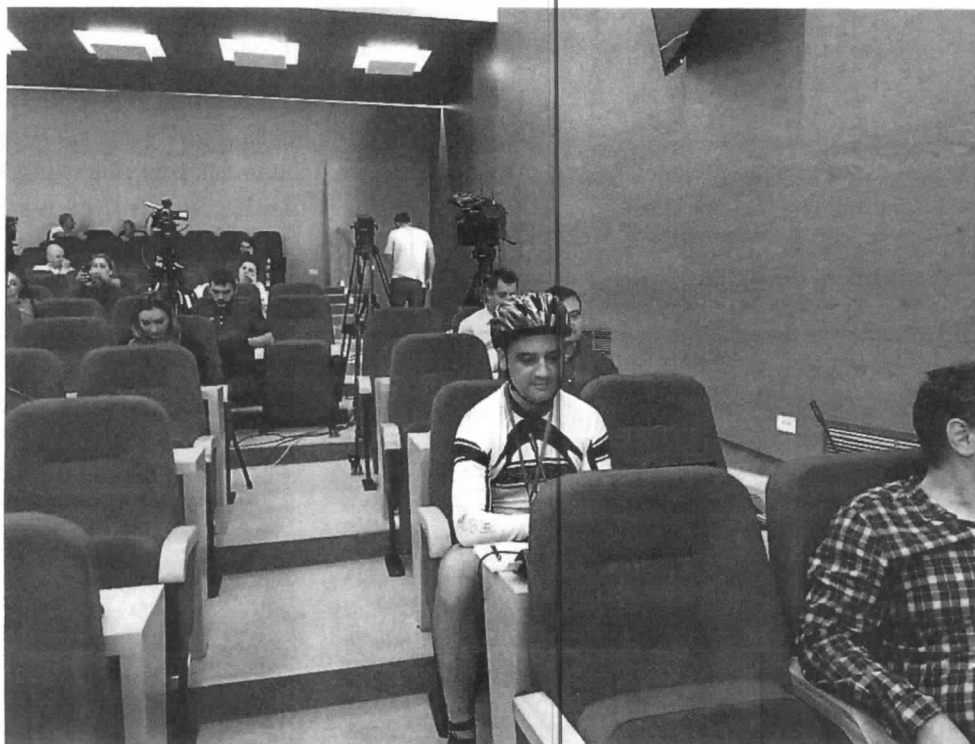
- prin construirea de infrastructură dedicată,
- prin construirea de rasteluri pentru biciclete în spațiile publice
- prin găsirea unor soluții generale pentru evitarea urcării bicicletelor în apartamente la fiecare utilizare.

Am pledat de asemenea pentru cuantificarea rezultatelor în cazul în care se aruncă în joc asemenea sume de bani.

Am arătat că acest stimulent de 500 de lei poate fi obținut de fiecare automobilist în parte prin economisirea combustibilului unui automobil timp de 3 luni care s-ar deplasa pe distanța de 20km pe zi. Deci nu este nevoie de finanțare din bani publici a achiziției de biciclete ci de invitarea șoferilor să se deplaseze cu bicicleta pe o infrastructură velo de calitate.

Acordarea de vouchere nici măcar nu a fost o măsură socială pentru că nu a inclus criterii de acordare pe baza veniturilor.

Pentru atragerea atenției asupra acestei măsuri păguboase am venit la ședința de Consiliu General pe bicicletă, îmbrăcat specific:



Rezultate:

- Impactul acțiunilor și al argumentelor noastre asupra proiectului a fost zero.
- Impactul acțiunilor Primăriei Generale asupra mobilității alternative în oraș în urma cheltuirii a 15mil de lei, nu știm, dar credem că neglijabil.

Articolele detaliate cu pozițiile din cadrul comisiei și al plenului legate de această măsură sunt accesibile aici:

<https://www.facebook.com/Florin.Grigorescu.USR/posts/1965488706998722>

<https://www.facebook.com/Florin.Grigorescu.USR/posts/1972164119664514>

Această măsură a trasat imperturbabil greșit poziția actualului Primar General asupra mobilității urbane alternative.

3 Acțiune – București din șaua bicicletei pentru consilierii locali și generali

Pe fondul unor decizii nepotrivite care s-au luat în Consiliul General al Bucureștiului (vezi capitolul de mai sus), pentru facilitarea deplasării pe bicicletă în București am propus colegilor mei să avem o experiență la prima mână cu Bucureștiul simțit din șaua bicicletei.

Am invitat să participe la acest eveniment următoarele grupuri:

- Consiliul General



- Consiliile de Sector ale Capitalei
- Personalul direct implicat în decizii legate de mobilitate în București.

Obiectivele evenimentului au fost:

- să conștientizăm că niște măsuri de facilitare a folosirii bicicletei în trafic ar crește înzecit numărul bicicletelor folosite pentru deplasările zilnice. Și nu vorbim doar de investiții în piste pentru biciclete ci în intervenții în spațiul public existent care să ofere siguranță și eficiență mersului pe bicicletă
- Să aplatizăm diferențele de opinie care au dus la tensiuni în ședințele de lucru și la disensiuni în procesul de dezbatere și de decizie, în detrimentul cetățenilor.
- Promovarea conceptului că pentru a putea decide asupra unui domeniu trebuie să avem o minimă experiență personală sau o minimă documentare.

La eveniment, cu regret o spun, au participat doar câțiva consilieri locali și generali USR. Obiectivele au fost atinse doar pentru consilierii USR.



Prezentarea evenimentului detaliat este aici :

<http://floringrigorescu.ro/wp-content/uploads/2018/04/CG-017-Bucurestiul-din-saua-bicicletei-pentru-Consilierii-locali-si-generalii.pdf>



4 Contribuția la formarea personalului Primăriei Generale privind infrastructura pentru biciclete

La propunerea OPTAR am solicitat Primăriei Generale să trimită la conferința Velo-City din Olanda doi membri implicați în infrastructura pentru biciclete din București. (Iunie 2017).

Acele persoane ne-am dorit să răspundă următoarelor criterii:

- să aibă rol determinant în politica infrastructurii de transport din București care să cuprindă și transportul velo.
- să fie și să rămână pe viitor un unic punct de contact eficient cu partenerii implicați în dezvoltarea infrastructurii pentru biciclete – Consiliul General, specialiști, grupuri civice de specialitate etc.
- să știe limba engleză
- de preferință să fie biciclist

Solicitarea o găsiți aici:

<http://floringrigorescu.ro/wp-content/uploads/2020/08/20170521-Velo-city.pdf>

De la domnul Director de Transporturi Florin Legea am primit confirmarea că domnii Daniel Doman (project manager) și Cristina Marineci (expert tehnic) au fost delegați la acea conferință.

De atunci nu am mai auzit nimic nici de acești membrii nici de domnul Director Florin Legea, în ciuda faptului că i-am invitat pentru feedback în cadrul comisiei de infrastructură. Operația reușită, pacientul mort. Calitatea infrastructurii pentru biciclete nou construite o demonstrează cu prisosință.

5 Așa zisa „pistă pentru biciclete” de la Piața Victoriei la Aurel Vlaicu

Începutul acestui proiect a fost de rău augur. Planșele nu le-am putut consulta pe îndelete nici măcar în cadrul ședinței de comisie de infrastructură, nici gând să le primim pe e-mail. A fost momentul când am decis că vom face tot posibilul să iasă o lucrare de calitate, era momentul să arătăm că Bucureștiul poate să aibă o pistă pentru biciclete de calitate.

Am avut cu chiu cu vai o primă întâlnire cu doamna Director Bărgăunașu, director la investiții. Am observat că dânsa avea oroare de orice discuție tehnică pe proiect deși era complet străină de deplasarea cu bicicleta (nu mergea cu bicicleta). Din discuțiile pe care le-am avut cu ea părea și sub amenințarea sabiei. Proiectul trebuia să „iasă” cât mai repede. La un moment dat a ieșit și dânsa subit din peisaj. Ne-a trântit chipurile o „pistă” și dusă a fost.

Am depus două amendamente la proiectul de hotărâre prin care s-a aprobat investiția în această pistă, ca să putem să ținem sub observație calitatea proiectului și a execuției.

1. Am solicitat să fim invitați la ședințele tehnice din cadrul departamentului de investiții, exercitând un rol consultativ.



Amendamentul a fost respins.

2. Am solicitat să fie inclus în analiză un traseu alternativ în zona Ambasada Chinei – Nae Caranfil – Pipera – Parcul Bordei.

Amendamentul a fost respins.

Documentarea propunerii pentru traseul alternativ este aici:

<http://floringrigorescu.ro/wp-content/uploads/2018/07/Documentare-traseu-alternativ-Bordei.pdf>

Putea să iasă ceva bun pentru București dacă ne ascultau, dacă aveau o mică deschidere să colaboreze cu noi. Când vezi ce ai ieșit, îți vine să urli și să-i osândești la bicicletă pe viață pe cei care au făcut asemenea lucrare.

Încercarea de a drege situația în cadrul direcției de investiții din Primăria Generală (de data aceasta cu succesoarea doamna Director Corina Dumitrescu) a fost documentată în materialul atașat”:

<https://www.facebook.com/Florin.Grigorescu.USR/videos/1749099415235526/>

Execuția acestui proiect a fost făcută de Administrația Străzilor București la care am fost în vizită. Am semnalat faptul că noile căi ciclabile sunt prost făcute (asfaltul este denivelat, racordările la borduri nu sunt potrivite pentru traficul velo, lipsa marcajelor făcând-o foarte periculoasă pentru toți participanții la trafic) și am solicitat o vizită comună în teren, pentru documentare. După zece apeluri către domnul Bogdan Țârdea, Director Adjunct al Administrației Străzilor, am renunțat.

Am aflat de asemenea că acest proiect nu este încadrat ca execuție de „pistă pentru biciclete” ci ca „reamenajare trotuare”. De unde și anomaliile pe care le întâlnesc bicicliștii care încearcă să se deplaseze pe această pistă.

Această pistă pentru biciclete s-a „bucurat” de iresponsabilitate pe toată linia și de niciun standard de calitate respectat.

6 Restul traseelor pentru biciclete

După cum știți, sunt 4 trasee pentru biciclete în diferite stadii de proiect. Cu excepția celui de la Piața Victoriei la Aurel Vlaicu, în vara anului 2019 restul erau sub formă de draft de proiect. Am obținut aceste planuri și le-am analizat împreună cu un membru OPTAR și cu un membru USR. Ele nu erau suficient de detaliate pentru a face observații amănunțite dar în linii mari ne-am făcut o idee. Am publicat aceste planuri și online pentru ca cei interesați să își aducă contribuția.

Prima sesiune de analiză am documentat-o în materialul de mai jos:

<https://www.facebook.com/Florin.Grigorescu.USR/videos/1749099415235526/>

Am lucrat ulterior cu trei specialiști în infrastructură pentru biciclete, urbanism și mobilitate pentru a optimiza marele nod de la Piața Victoriei. Deoarece ne-am lungit, nu am răzbit așa de ușor să găsim soluția iar între timp unul dintre noi a trecut la cele veșnice, ne-am trezit în



la începutul lunii mai 2020 când am dorit să intrăm în legătură cu doamna Director de Investiții Corina Dumitrescu.

Mea culpa pentru întârziere! Ar fi trebuit să fim mai operativi, dar cu voluntariatul ăsta nu ne-am dat peste cap pentru asemenea cauză. Mi-a părut rău.

După insistențele de a ne întâlni pentru a verifica și rafina proiectele tehnice ale pistelor pentru biciclete (am avut din nou zece apeluri pentru a organiza o întâlnire) am fost din nou lăsați cu ochii în soare. Nu s-a putut să ne întâlnim.

Dragi bucureșteni care așteptați o infrastructură pentru biciclete! Ea va fi executată așa cum a ieșit de pe planșele și din standardele și din ideile angajaților actuali ai Primăriei Generale. Nu am speranțe că va ieși ceva bun, uitându-mă în urmă la carnetul de referințe al Primăriei. Speranța mea este ca aceste piste în diferite stadii să fie întârziate până vine cineva care să schimbe mentalitățile păguboase din actuala Primărie. Mai așteptăm puțin și o să iasă ceva bun.

7 Analiza proiectului pentru un sistem de bike sharing al Primăriei Sectorului 1

Un prim aspect absurd constă în faptul că Primăria de Sector au libertatea și dorința de a se ocupa de mobilitatea urbană pe pământul lor. Mobilitatea urbană este prin excelență un domeniu care trebuie tratat unitar, integrat, la nivel de oraș și zona metropolitană, nicidecum la nivel de Sector.

M-am simțit dator să mă aplec asupra acestui proiect al Primăriei Sectorului 1, să-mi ajut colegii să ia o decizie și să ajut opinia publică să înțeleagă cum **nu** trebuie făcută administrație publică.

Pe lângă cele expuse mai sus, din analiza pe proiect extrag doar următoarele idei principale:

- nu se evidențiază faptul că nu prea se mai introduc în Europa sisteme cu biciclete cu stocare în docuri. Se introduc mai degrabă sisteme cu biciclete independente, dockless, și sisteme de trotinete. La acest capitol PMUD este cam perimat și trebuie reînprospătat.
- nu se evaluează sistemele existente de bike sharing din București sau din alte orașe similare din punct de vedere al viabilității și al provocărilor.
- toate riscurile economice sunt acoperite de Primăria Sectorului 1, partenerul comercial derulând un business cu risc zero.

Proiectul de bike sharing al Primăriei Sectorului 1 este neadaptat și se pare că nici nu a fost demarat, chiar dacă a fost aprobat în Consiliul Local. Nu s-a mai auzit nimic de el din octombrie 2019. E bine că nu s-au mai cheltuit aiurea banii publici!



8 Conștientizarea distanței minime de siguranță între biciclist și vehiculul care depășește

La inițiativa ONG-ului Adevărații Veloprieteni am luat legătura cu domnul Director Creci al STB pentru a instala niște panouri de informare pe autobuze care să disemineze informația spațiului minim de siguranță în laterala unui biciclist. Autobuzele au din construcție un spațiu de reclamă pe exterior, care la ora aceea nu era comercializat. Am simulat ideea mai jos:





Într-o primă instanță a părut că inițiativa noastră se va concretiza. Dar după câteva semne de bătaie în retragere a obținut răspunsul ferm, care părea impus ierarhic, **NU SE MAI POATE!**

9 Infrastructură dedicată provizorie în vreme de pandemie

Eram la începutul lui mai 2020.

Marile orașe își dăduseră deja seama că nu puteau să cumpere peste noapte noi mijloace de transport în comun dar că trebuia să le asigure oamenilor distanțarea fizică și mersul la serviciu. Singura alternativă era "transportul alternativ".

Pe bicicletă se miza intens în orașele moderne și actuale, municipalitățile amenajând noi piste pentru biciclete, lucrări temporare, reamenajări ale unor piste existente pentru a asigura spațiul de siguranță. Până la execuția rețelei celor patru trasee pentru biciclete, deja anunțate dar întârziate, am propus direcției de investiții a Primăriei Generale o colaborare pentru:

Amenajarea de piste temporare, pe carosabil, rapid, ieftin și bun pentru situația de criză.

Acest plan a făcut obiectul unei petiții pe care am adresat-o pe site-ul PMB. Am solicitat prin petiție să ni se prezinte un program al implementării pistelor pentru biciclete temporare, pe carosabil, dacă se avea în vedere acest lucru.

Răspunsul la petiția mea a fost : nimic !

Și nici nu mă așteptam la altceva.

10 Aberații administrative:

1. Directorii din Primărie s-au rotit cu o viteză amețitoare în domeniile transporturi și investiții.
2. Nu eram informați atunci când se înlocuia un director cu care obișnuiam să colaborăm la comisii. Ne trezeam cu noul director, care nu avea nici carte de vizită, nici CV. Iar site-ul și organigrama primăriei era târziu actualizată eventual la următoarea schimbare.
3. Nu eram informați de schimbările de structură a direcțiilor și care este obiectul lor de activitate.
4. Același tip de proiect de infrastructură era executat de mai multe direcții încât intuitiv nu prea știai cui să te adresezi. Un amalgam de activități.



11 În loc de concluzie

Puteam să fac mai mult? Da! Puteam să fiu mai agresiv și puteam să fiu în teren, chiar dacă nu mi se permitea accesul, puteam să aloc și mai mult timp.

Altul ar fi fost rezultatul? Mă îndoiesc.

Peștele de la cap se-mpute așa că dacă vreți un alt rezultat, schimbați prin vot Primarul!

S-au pierdut niște oportunități majore pentru a face un pas înainte în construirea de infrastructură pentru biciclete. Din ce s-a construit au ieșit niște lucrări rușinoase (apropo, și nu am vorbit de Fabrica de Glucoză, ah, nici de pista de pe Șoseaua Giurgiului, care sunt tot rezultatul unor limitări în gândire, unor mentalități învechite, a iresponsabilității și a amatorismului din actualele Primării din București).

În cei patru ani în care am fost preocupat de mobilitatea urbană eu am învățat destul de multe principii tehnice și politice astfel încât să pot să iau decizii calificate. De asemenea, mi-am dezvoltat conexiunile cu parteneri/specialiști din domeniul mobilității pe biciclete.

În ceea ce privește continuarea lucrului pentru a îmbunătăți mobilitatea urbană pe bicicletă (și vehicule asimilate bicicletei) voi sta la dispoziția colegilor care mă vor succeda în Consiliul General și consiliile locale din București și din țară.

Florin Grigorescu

23.08.2020.

Consilier General 2016-2020