

Procesul-verbal al ședinței Comisiei de urbanism și amenajarea teritoriului din data de 29 august 2024, ora 14.00

Ședința s-a desfășurat atât prin prezență fizică, la sediul autorității deliberative din municipiul București, B-dul Regina Elisabeta nr. 47, sector 5, etaj 3, cât și prin mijloace electronice, prin intermediul platformei online de videoconferință Webex.

Convocarea ședinței comisiei a fost făcută la solicitarea din data de 28.08.2024 a domnului președinte Hazarian Constantin.

NR. CRT.	NUME ȘI PRENUME
1.	Președinte - HAZARIAN CONSTANTIN – prezent
2.	Secretar - MILEA DAN – prezent
3.	MORARU ADRIAN FLAVIUS – prezent
4.	NICORESCU NICOREL – prezent
5.	RIGU ANDREI DANIEL – absent
6.	SMIGHELSCI COSMIN VICTOR – prezent
7.	PAVEL MARIUS ADRIAN – prezent
8.	ȘUHAN VALERIU NICOLAE – prezent
9.	VIGHECIU ADRIAN NICOLAE – prezent
10.	CALENȚARU NASI – prezent
11.	GHERGHICEANU FLORENTINA – absent
12.	VIȘAN HORIA ALEXANDRU – prezent
13.	DĂNĂU DRAGOȘ CORNELIU – absent

Ordinea de zi a ședinței comisiei comunicată prin convocare:

Prezentarea Master Planului Velo.

Participă:

Doamna Georgiu Susana – Direcția Generală Investiții

Doamna Cozma Lucia – FIP Consulting

Domnul Militaru Ionuț – FIP Consulting

Domnul Ciocan Cristian Andrei – FIP Consulting.

Domnul Președinte Hazarian Constantin

Bună ziua!

Declar deschisă ședința Comisiei de urbanism a Consiliului General.

I-am invitat astăzi alături de noi pe colegii de la FIP Consulting, cei care fac Master Planul Velo pentru București, și anume, mai specific, piste de biciclete.

Supun la vot **ordinea de zi, prezentarea Master Planului Velo. Hazarian pentru.** Mulțumesc!

Sunt prezenți în acest moment 9 din cei 13 membri ai comisiei, avem cvorum.

Rog toți colegii să își exercite dreptul de vot pentru ordinea de zi. Mulțumesc! Mai avem un coleg care nu a votat, rugămintea este să voteze.

Cu 8 voturi pentru, 0 abțineri, 0 voturi împotriva, ordinea de zi a fost aprobată. ¹

Dau cuvântul colegilor, să se prezinte și să ne prezinte și nouă acest Master Plan în faza în care este la ora actuală. Mulțumesc!

Domnul Ciocan Cristian Andrei – FIP Consulting

Bună ziua! Ne bucurăm să fim astăzi în fața dumneavoastră pentru a prezenta acest proiect. Numele meu este Ciocan Cristian Andrei, iar alături de mine sunt colegii mei Lucia Cozma și Ionuț Militaru. Astăzi vom prezenta în mare documentația noastră Planul Velo București, care va conține partea de scop și de obiective, urmată de micile propuneri pe care noi le aducem prin această documentație, iar în partea de final concluziile și modelul de implementare a acestui document strategic.

Scopul Master Planului Velo: acesta este un document strategic și operațional ce are ca scop principal planificarea unei infrastructuri de piste de biciclete care să ofere condiții optime de deplasare. Documentul prevede stabilirea viziunii de dezvoltare a obiectivelor și a direcțiilor acestora, în vederea încurajării mersului pe bicicletă, oferirea de propuneri, respectiv recomandări și sugestii de trasee velo la nivelul municipiului București, dar și configurarea unor conexiuni cu zona metropolitană a acestuia.

¹ Domnul Hazarian Constantin și-a exprimat opțiunea de vot verbal. Prin urmare, voturile au fost consemnate în procesul-verbal în conformitate cu înregistrarea audio, precum și cu rezultatele generate de sistemul de vot online cu aplicația integrată Slido.

Domnul Președinte Hazarian Constantin

Îmi cer scuze că vă întrerup, voiam să vă întreb dacă putem pune întrebări pe parcursul prezentării sau preferați la final? E mai ușor pe parcursul prezentării.

Domnul Ciocan Cristian Andrei – FIP Consulting

Sigur.

Domnul Președinte Hazarian Constantin

Deci dacă aveți întrebări vă rog să le puneți în momentul în care le aveți. Mulțumesc!

Domnul Consilier Moraru Adrian Flavius

Domnule președinte, dacă am stabilit regula asta, dați-mi voie să am deja prima intervenție. Aș vrea, înainte să intrăm în discuția propriu-zisă a materialului, să înțeleg în ce fază suntem sau în ce fază sunteți dumneavoastră în relația contractuală cu Primăria Bucureștiului. Ați predat materialul, sunteți într-o fază intermediară? Explicați lucrurile acestea. Adică la ce ne uităm în momentul de față. Este doar o propunere, este un material deja acceptat de executiv? Înainte să discutăm, puneți-ne în cadru.

Doamna Georgiu Susana – Direcția Generală Investiții

Bună ziua! Sunt Susana Georgiu de la Direcția Generală Investiții. Direcția Investiții a gestionat contractul de servicii cu Fip Consulting pe acest Master Plan Velo, într-adevăr cu sprijinul unui grup tehnic de coordonare, coordonat de arhitectul-șef al municipiului București. Ca stadiu, noi am derulat în luna august procesul de consultare publică pe Master Planul Velo draft, adică a fost publicat în luna august pe site-ul PMB, am primit observații pe o adresă de mail dedicată, velo@pmb.ro. A fost un interes foarte mare pentru acest document din partea cetățenilor. În data de 21 august a avut loc o consultare publică organizată la ARCUB la care au participat cetățeni, ONG-uri și așa mai departe. Ulterior a fost îmbunătățit documentul final, adică Master Planul Velo final, raportul final care include și concluziile procesului consultativ, sunt și anumite subcapitole adăugate, sunt anumite

corecturi, modificări sau îmbunătățiri. El a fost predat vineri, pe 23 august, forma finală. A fost recepționat chiar astăzi și urmează să fie supus aprobării Consiliului cu sprijinul Direcției Urbanism și probabil cu sprijinul TPBI care va prelua în gestiune acest Master Plan Velo, fiind o parte a PMUD. Mulțumesc!

Domnul Consilier Moraru Adrian Flavius

Perfect, deci am înțeles în ce fază suntem. S-a predat, s-a recepționat, deci e bine că știm în ce fază suntem. Mulțumesc!

Domnul Ciocan Cristian Andrei – FIP Consulting

Mai există întrebări în momentul de față sau pot să continui?

Domnul Președinte Hazarian Constantin

Continuați, vă rog.

Domnul Ciocan Cristian Andrei – FIP Consulting

Pe lângă prevederile prezentate anterior, Master Planul are și rolul de a oferi indicații privind dimensionarea și configurarea infrastructurii de bicicletă. Scopul soft al documentației: acesta s-a bazat pe niște etape premergătoare, bazate pe trei cuvinte cheie: consultarea publică, propuneri clare oferite prin intermediul părții scrise, dar și un dialog de încurajare a cetățenilor de a putea lua parte activă în cadrul elaborării acestui proiect. Master Planul, de asemenea, își propune și stabilirea, tot la nivel de recomandare, a unui cadru tehnic (regulament) care să permită în fazele ulterioare implementarea unitară a infrastructurii și, totodată, stabilirea unor termeni flexibili pentru a demonstra ce se poate implementa, dar și în ce mod.

Master Planul Velo a plecat de la inițierea unei chestionar cu populația, întrucât primele informații pe care am vrut să le primim au fost date de părerea populației asupra proiectului, dar și al acestei investiții și a investițiilor viitoare. Astfel, pe baza unui chestionar realizat pe fiecare sector, au rezultat cote modale bazate pe utilizarea fiecărui tip de transport existent, pe jos, cu autoturismul, transportul public sau cu bicicleta, rezultând că în sectorul 1 este cea mai mare cotă modală a bicicletei, de 5%, dar în toate sectoarele transportul public este cel care domină. Condițiile importante pentru acești cetățeni de a-și alege modul de deplasare au fost: siguranța, securitatea, sănătatea corporală, accesul la mijloacele de transport, dar și durata de deplasare.

Câteva întrebări sunt prezentate pe ecran, în jurul cărora s-au conturat răspunsuri și pe baza cărora această documentație s-a

dezvoltat și a încercat să ofere direcții pentru a putea îmbunătăți viitoarea infrastructură. De asemenea, infrastructura pe care o voi prezenta ulterior a pornit de la trei concepte de planificare. Primul dintre ele este conceptul Desire-Lines, bazat pe identificarea unor puncte de origine și destinație din cadrul chestionarului cu populația, în baza cărora au fost regăsite niște trasee de conectare a acestora, de unde au fost deduse niște arii pentru zonele deservite, iar ulterior un sistem care să satisfacă anumite puncte, din punctul de vedere al atractivității, funcționalității și, totodată, al conectivității cu transportul public. Conceptul numărul 2 este de dezvoltare policentrică.

Domnul Președinte Hazarian Constantin

Ați spus că trebuie să conlucreze cu transportul în comun. Dar la ora actuală, din câte știu eu, în metrou parcă pot să aibă acces cu bicicletele după ora 8.00 seara și în weekend nu știu în ce perioadă, dar s-ar putea după ora 6.00.

Domnul Ciocan Cristian Andrei – FIP Consulting

Toată ziua.

Domnul Președinte Hazarian Constantin

Toată ziua în weekend? Și ați luat legătura cu cei de la Metrorex pentru a permite accesul cu bicicleta?

Domnul Ciocan Cristian Andrei – FIP Consulting

Discuții au existat. În cadrul prezentării, la final, aveam sugestii și recomandări privind protocoalele care ar trebui stabilite, din punctul de vedere al documentației, cu Metrorexul, dar totodată am oferit și soluții, modele de implementare.

Domnul Președinte Hazarian Constantin

Care ar fi soluțiile?

Domnul Ciocan Cristian Andrei – FIP Consulting

Următorul concept pe care voiam să vi-l prezint, despre dezvoltarea policentrică, reprezintă conectarea stațiilor de metrou și a inter modalității existente la nivelul municipiului București, dar și amenajarea de zone de parcare și de bike sharing în proximitatea stațiilor.

Domnul Președinte Hazarian Constantin

Dar dacă cineva vine cu bicicleta de acasă, are un drum la un moment dat, iar pentru următorul lui drum, din locația în care ajunge, există stație de metrou și zice „aș vrea să iau metroul trei stații, dar nu mă mai întorc prin același loc și nu pot să îmi las bicicleta la stația de metrou”. Ce face? Are posibilitatea să urce, nu știu, la ultimul vagon sau există un concept care se poate adapta trenurilor, unde poate să depoziteze bicicleta?

Domnul Ciocan Cristian Andrei – FIP Consulting

Modalități există. În momentul de față, regulamentul de funcționare al Metrorex nu permite accesul continuu al persoanelor cu biciclete decât în perioada orară stabilită de aceștia. Dar exemple de utilizare a bicicletei în cadrul metroului sunt foarte multe, mai ales în țările din partea de vest. Cea mai simplă configurare este o zonă de parcaj, o zonă tampon la accesul în metrou unde poate fi parcată bicicleta sau, ulterior, se poate trece cu bicicleta și să se reconfigureze anumite vagoane pentru a permite accesul, cu spații mai mari destinate strict bicicliștilor, care pot fi accesate și de cetățeni, dar prioritate au bicicliștii și acestea sunt configurate și cu anumite zone de depozitare a bicicletei pe timpul traseului, în părțile laterale, cât mai aproape de ușile de acces. Metroul din Germania are o astfel de configurare, din cele opt vagoane existente două sunt destinate accesului cu bicicleta, iar unul dintre ele are acces hibrid, și biciclete, și pentru persoane cu mobilitate redusă și cu handicap. La fel și în Franța, la fel și în Belgia, modalități există, doar că trebuie puțin adaptat acest concept de restructurare și la noi și, desigur, modificat regulamentul de acces și de funcționare.

Domnul Președinte Hazarian Constantin

Mulțumesc frumos! Scuzați întreruperea.

Domnul Ciocan Cristian Andrei – FIP Consulting

Al doilea concept de planificare, cel de dezvoltare policentrică, este adresat direct transportului public. Acesta are rolul de a conecta stațiile de transport public existente, mai ales cele de metrou, pentru că ele pot fi, de principiu, identificate ca nod intermodal sau nod de transfer la nivelul municipiului, iar viitoarea rețea principală sau secundară, descrisă și în schemele din partea de jos ale slide-ului, are rolul de a

oferi conectivitate, continuitate și, totodată, a deservi spațiile care nu sunt deservite în momentul de față de transportul public.

Iar cel de-al treilea concept, conceptul de dezvoltare radială care a fost configurat strict pe baza țesutului stradal al municipiului București, pornind din zona de nucleu a kilometrului zero, cu două direcții circulare de tranzit, asupra cărora s-a intervenit cu mai multe trasee radiale, pentru a putea oferi din nou conectivitate, coeziune și liniaritate pe timpul traseului.

Pe baza acestor trei concepte a fost definită rețeaua velo, atât principală cât și secundară. Rețeaua velo principală, pe care noi o propunem în cadrul acestei documentații, are rolul de a lega cel puțin două sectoare, corespunde unui flux major de bicicliști, o capacitate ridicată, acest lucru se va observa și prin dimensionarea acesteia, dar susține, în același timp, și o dezvoltare ulterioară a rețelei velo printr-o conexiune importantă locală, coloana vertebrală. Acest lucru poate fi identificat pe Splaiul Independenței, ulterior pe Splaiul Unirii, legând două puncte de extremitate, atât cu zona centrală, dar și cu punctele de atractivitate și funcționalitate crescută pe traseul acestuia.

Două exemple pe care noi dorim să vi le prezentăm, din Copenhaga și din Madrid, două exemple de piste principale cu flux crescut și o dimensionare foarte accesibilă, iar în același timp rețeaua secundară acoperă nevoia unui sector, a unui cartier, aceasta este structurată și gândită la nivel zonal, dar, totodată, poate fi realizată foarte ușor din benzi ciclabile. Străzile existente pot fi configurate sub formă de shared-space, pentru a putea permite accesul atât al autovehiculelor, cât și al pietonilor, cât și străzi locale cu prioritate pentru bicicliști. De asemenea, acestea asigură și conexiuni între magistralele existente, adică între rețeaua principală de piste de biciclete.

Două exemple, unul din Bilbao și unul din Sao Paulo, în partea stângă este o stradă shared-street, cu prioritate pentru bicicliști, iar în partea dreaptă este o pistă ciclabilă în proximitatea unei alei pietonale.

Principiile de planificare și de proiectare pe care noi le-am avut în vedere: în primul și în primul rând, trebuie să ținem cont că pista de biciclete este o infrastructură de transport, nu doar de agrement. Astfel, rețeaua principală pe care noi o propunem, cu o lungime estimată de aproximativ 154,26 de kilometri, având un cost total estimativ de 63,03 de milioane de euro, acoperă o suprafață destul de extinsă a municipiului București, reușind să conecteze municipiul atât la nivel de sector, cât și la nivel de zone funcționale și zone rezidențiale. Iar după propunerile noastre și estimările utilizate în modelul de transport, până

În anul 2035 această rețea principală împreună cu cea secundară vor reuși să deservească aproximativ 95% din numărul populației din București.

Bicicleta, totodată, este un mijloc de transport care trebuie tratat ca atare și poate fi utilizată atât de adulți, cât și de copii, prin asistență. Numărul de kilometri de pistă de bicicletă nu garantează calitatea acesteia. În momentul de față, sunt foarte multe piste care sunt configurate atât pe spațiul pietonal, de o lungime considerabilă, dar care nu pot fi considerate a fi calitative, din cauza faptului că nu respectă anumite principii care noi am considerat că sunt optime și bune pentru o bună funcționare a infrastructurii și, totodată, nasc conflicte cu pietonii și cu ceilalți participanți la trafic. Există, în momentul de față, foarte multe accidente, mai multe pe partea pietonală decât pe partea carosabilă.

Transportul alternativ nu este soluția pentru reducerea traficului auto și a poluării, dar acesta face parte din soluție, pentru că noi, prin implementarea acestei infrastructuri și acestui concept de dezvoltare în cadrul municipiului București, ne dorim foarte mult să scădem atât emisiile GES, ne dorim propunerea de calmare a traficului și, totodată, încurajarea sportului și a utilizării transportului nemotorizat. Transportul alternativ, așa cum am spus, contribuie la reducerea emisiilor GES, generate de transportul auto, iar utilizarea bicicletei nu va contribui semnificativ la diminuarea traficului, dar aceasta o va reduce.

Recomandări privind configurarea infrastructurii velo: micul ghid pe care noi îl propunem vorbește despre dimensionare și, totodată, despre configurarea, atât a rețelei principale, cât și a celei secundare. La nivelul rețelei principale unidireționale, de o parte și de cealaltă a carosabilului, propunem o lățime flexibilă a benzii de circulație velo, care poate varia între 1,25 și 1,50 metri, în funcție de tipologia străzii existente. Și, totodată, pentru cea secundară, aceasta poate varia între 1 și 1,50 metri. Este de menționat faptul că, pentru ambele, trebuie să existe o zonă de siguranță optimă, noi o considerăm la 0,50 metri, dar aceasta poate avea și o dimensiune minimă de 0,25 sau, în cadrul rețelei secundare, printr-o bandă de 10 centimetri care să delimiteze.

Domnul Președinte Hazarian Constantin

Vreau să vă întreb și eu ceva. Dacă, de exemplu, asigurați o bandă pe fiecare sens de 1,5 metri, mai este nevoie de zona aceea de siguranță de 50 de centimetri sau considerați că sunt de ajuns 1,5 metri, practic aproape cât o bandă de circulație auto. O bandă de circulație auto are 3,5 metri.

Domnul Ciocan Cristian Andrei – FIP Consulting

Ținând cont de lățimea și profilul unui biciclist, în momentul în care acesta este în tranzit cu viteză, un metru și jumătate nu este îndeajuns astfel încât să existe siguranță și liniaritate pe pistă în timpul tranzitului. Distanța de 50 de centimetri pe care noi o propunem este pentru a putea diferenția, chiar dacă nu există o limită fizică de stâlpișori sau o zonă care poate fi observată, de delimitare, pentru utilizatorii auto, să aibă distanța optimă, pentru că și aceștia sunt în tranzit, dar și bicicliștii sunt în tranzit.

Domnul Președinte Hazarian Constantin

Nu. Deci această zonă, aceasta de siguranță, este între carosabil practic, este linia aceea punctată de pe zona verde turcoaz. Asta era întrebarea, deci 1,5 metri le ajunge, de persoană, dacă sunt două sensuri sunt 3 metri, corect?

Domnul Ciocan Cristian Andrei – FIP Consulting

Da, 1,5 metri stânga, 1,5 metri dreapta.

Domnul Președinte Hazarian Constantin

Deci, practic, cu zona de siguranță ar avea 3,5 metri cât are o bandă de circulație. Deci unde se va face dublu sens, va dispărea o bandă de circulație carosabilă.

Domnul Ciocan Cristian Andrei – FIP Consulting

Da. În cadrul dimensionării pistelor bidirecționale, acestea pot avea o lățime flexibilă între 2,50 și 3 metri, cu o zonă de protecție între 0,25 și 0,5 metri pentru pista principală, iar pentru cea secundară este de ajuns o lățime care poate varia între 2 metri și 2,50 metri și un marcaj de limitare de 0,10, întrucât și viteza de deplasare este mult mai redusă față de o pistă considerată a fi principală.

Acest tabel este ceea ce am explicat mai devreme, pentru fiecare tip de pistă, lățimea optimă atât pentru pista principală, cât și pentru pistele secundare, pentru bidirecționale și unidirecționale, iar aceste modalități de configurare a pistelor de biciclete pe care noi le propunem în cadrul sistemului stradal sunt posibile prin existența a 6 măsuri de reconfigurare. Primele patru sunt cele mai accesibile și cele mai ușoare, cum le denumim noi, care nu presupun măsuri extraordinare, astfel încât să descurajeze traficul existent sau să încurce traficul existent. Primul este restructurarea spațiilor ocupate de parcare, adică

reorganizarea parcarilor de la 45 de grade la 90 de grade sau în parcări la 0 grade, eliminarea aliniamentelor de parcare laterală care există în momentul de față pe străzile de categoria 3 din cadrul zonelor rezidențiale, reducerea lățimii de bandă auto de la 3,5 la 3 metri sau chiar mai puțin dacă valorile de trafic permit, iar aceasta este o opțiune foarte bună pentru că, în același timp, reducem și viteza autovehiculului și, totodată, reducem și numărul de accidente care se pot întâmpla din cauza vitezei, dar și eliminarea unei benzi de circulație auto acolo unde profilul stradal permite și nu va încurca pe viitor circulația traficului rutier.

Ultimele două măsuri pe care nu le recomandăm, dar în cazuri excepționale pe care le-am întâlnit la nivelul municipiului București pot fi luate în calcul pentru implementarea unei astfel de infrastructuri velo, sunt restructurarea unor aliniamente de spațiu verde prin diminuarea acestuia și relocarea arborilor care stau în calea acestei măsuri și reducerea suprafeței trotuarului, acolo unde, din nou, fluxurile pietonale existente nu au nevoie de o suprafață sau o lățime atât de mare a trotuarului.

Domnul Președinte Hazarian Constantin

Aici aș vrea eu să intervin. De exemplu există cartiere, inclusiv în sectorul 6, unde lățimea trotuarului este de 6-7 metri, cu plantații de aliniament care se pot păstra, adică chiar poate să existe o zonă de siguranță păstrând acel aliniament verde între carosabil și zona pe care se poate realiza această bandă.

Domnul Ciocan Cristian Andrei – FIP Consulting

Da, doar că în astfel de cazuri pista de biciclete trebuie să fie la o altă înălțime față de zona pietonală, adică să existe o delimitare fizică și, în același timp, trebuie să aibă față de spațiul pietonal și acea zonă de siguranță între 0,25 și 0,5 metri ca să eliminăm, pe cât posibil, conflictele între bicicliști și pietoni.

Domnul Președinte Hazarian Constantin

Acolo chiar cred că este un caz fericit, cred că șase-șapte metri au trotuarele.

Domnul Ciocan Cristian Andrei – FIP Consulting

Da, sunt câteva situații, zonele mai triste pe care noi le-am observat se află prin sectorul 5, prin sectorul 4, unde și profilul stradal este minim, adică există benzi și de 3,30 metri. Trotuarele sunt și acelea

minime, de 1,25-1,20, chiar mai puțin în anumite zone, dar acolo există și parcaje auto, deci există modalități de reconfigurare.

Domnul Președinte Hazarian Constantin

O altă situație, să zic așa, foarte complicat de rezolvat, de exemplu, mi se pare Calea Giulești, pe tronsonul dintre Bulevardul Constructorilor până la capătul tramvaiului. Există câte o bandă pe sens și pe anumite zone trotuarul are 60-70 de centimetri.

Domnul Militaru Ionuț – FIP Consulting

S-a evitat, în general, ca pista să meargă pe segmentele de drum care au tramvai, pentru că Bucureștiul este orașul în care trebuie să fie promovat transportul public. Tramvaiul reprezintă una dintre cele mai bune alegeri de suprafață în momentul de față, așa că am evitat străzile cu tramvai.

Domnul Ciocan Cristian Andrei – FIP Consulting

Trebuie să menționăm faptul că acest document strategic, Master Planul Velo, propune trasee, dar nu propune soluții tehnice de realizare a pistelor. Pentru anumite trasee principale este necesară o clarificare și, totodată, anumite studii care trebuie făcute înainte de fixarea unui anumit tip de traseu. Rețeaua principală nu este destinată ciclo turismului sau agrementului, este un alt capitol și acesta este un alt tip de infrastructură care se regăsește și în Master Planul Velo, dar nu trebuie identificată ca putând fi și pe străzile existente din municipiul București.

Realizarea rețelei secundare nu trebuie să aștepte finalizarea rețelei principale, acestea se pot realiza concomitent și pentru realizarea anumitor rețele din magistrala principală este nevoie de corelarea cu alte proiecte de infrastructură existentă, trasee de tramvai, trasee de metrou sau alte drumuri.

Domnul Președinte Hazarian Constantin

La primul punct spuneți Master Planul Velo București propune trasee, nu propune soluții tehnice de realizare a pistelor. Nu v-ați propus nici măcar câteva exemple de soluții tehnice pentru anumite probleme? Pentru că altfel există riscul ca fiecare primărie de sector sau cine le realizează să propună soluția lor tehnică, fiecare diferită de cealaltă, mai ales având în vedere că se face un Master Plan la nivelul întregului oraș. Să se dea măcar câteva sugestii, pentru situația respectivă puteți să folosiți varianta a sau b, pentru că dacă sunt situații în care nu se

poate folosi nici una dintre soluțiile tehnice, până la urmă fiecare vine cu ele și văd dacă se poate rezolva sau nu.

Domnul Ciocan Cristian Andrei – FIP Consulting

În cadrul documentului propus spre consultare, în anexa acestuia, există și anumite tipologii de profile pe care noi le-am propus, modalități de restructurare a profilelor stradale existente, prin introducerea infrastructurii velo, dar și măsurile pe care le-am prezentat anterior sunt identificate sub formă de ilustrații, secțiuni longitudinale a profilelor stradale existente în București. În zonele unde noi tot am propus trasee, am oferit și aceste indicații, dar toate vin la nivel de recomandare și de sugestii, dat fiind că pentru a putea implementa această infrastructură este nevoie de documentații de specialitate.

Domnul Președinte Hazarian Constantin

Am fost la prezentarea dumneavoastră făcută la ARCUB, la dezbateri, și am auzit printre altele acolo enunțându-se faptul că există un dialog și cu primăriile sectoarelor. De exemplu, Primăria Capitalei are o dinamică mai lentă a investițiilor majore de tipul poduri, pasaje și așa mai departe, dar din ce am înțeles la acea prezentare, propuneți ca inclusiv pe actualele poduri și pasaje să existe aceste piste de bicicletă, atât pe cele existente, cât și pe cele care urmează a se realiza. De exemplu, Primăria Sectorului 3, Primăria Sectorului 4, Primăria Sectorului 6, probabil că și alte primării care sunt ceva mai dinamice și merg la foc continuu, de exemplu Primăria Sectorului 3 a realizat două pasaje la intrarea în București dinspre Autostrada Soarelui în câteva luni, dar n-am văzut să aibă așa ceva. Adică ați discutat cu ei ca în următoarele proiecte să prevadă, i-ați implicat, le-ați explicat care sunt traseele pe care dumneavoastră le vedeți ca fiind importante, ca să țină cont de chestia asta?

Domnul Militaru Ionuț – FIP Consulting

Master Planul prevede o prioritizare a tuturor traseelor pe care noi le-am identificat, traseele principale. Pe lângă această prioritizare, având în vedere că fiecare traseu merge prin sectoare diferite, cel mai important lucru ar fi coordonarea. Spre exemplu, sectorul 6 are în plan să facă întreaga stradă cu pistă de biciclete, dar au suspendat proiectul, ca să aștepte Master Planul, să vadă ce configurații le propunem. Ei preiau datele noastre și spun: uite, cam așa ar trebui să arate ca să fie optimă și utilizabilă, nu să o facem ca data trecută trasată pe trotuar. Legat de infrastructura majoră, poduri, pasaje, în Master Plan avem,

cred, o singură propunere de străpungere mai mult, un pasaj pe sub Șoseaua Virtuții, să se conecteze de pe Splaiul Independenței pista respectivă cu cea de pe Lacul Morii. Este cea mai costisitoare soluție, dar ar fi și cea mai OK. Toate datele astea oricum se regăsesc în arhiva documentului în întregime.

Legat de poduri, pista pe poduri, noi mergem pe lângă sau creăm pasarele. Biciclistul, deși există și bicicleta electrică și trotineta, tot este foarte greu să urci panta și, ca atare, ai nevoie de niște pasarele noi.

Domnul Președinte Hazarian Constantin
Mulțumesc!

Domnul Ciocan Cristian Andrei – FIP Consulting

Criteriile de prioritizare pe care noi le-am avut în vedere în propunerea infrastructurii velo sunt cele prezentate în slide. Ponderea cea mai mare o are complexitatea tehnică a investiției, măsurile prezentate anterior de relocare, diminuare sau eliminare a unor zone din partea carosabilă. Totodată, mai sunt și locurile de muncă deservite, atractivitatea unui spațiu, conectivitatea față de acesta, populația deservită, rețeaua de transport existentă, dar și reducerea emisiilor GES, creșterea cotei modale și intermodalitatea.

Așadar, implementarea rețelei va avea loc în anul 2035, cu un punct de control în anul 2030, când va fi finalizată rețeaua magistrală, rețeaua principală, iar cele secundare, cum am prezentat și anterior, se pot realiza în același timp cu realizarea celei principale, doar că acestea pot avea o durată de implementare până în anul 2035, la finalizarea obiectivelor propuse prin această strategie. Este prezentat și un buget de implementare. La nivelul rețelei secundare noi am propus, pentru fiecare sector în parte, anumite trasee. Pentru sectorul 1, în principiu ne-am legat de conectivitatea cu rețeaua de transport public existentă, în special cu stațiile de metrou.

Domnul Președinte Hazarian Constantin

O secundă, domnul Moraru vrea să pună o întrebare. Domnule Moraru, aveți cuvântul.

Domnul Consilier Moraru Adrian Flavius

Eu am citit documentul, partea aceea cu sondajul este total nerelevantă și ridicolă. Nu este o critică la adresa dumneavoastră, e o critică la cine v-a făcut bugetul și cine v-a scris caietul de sarcini în felul respectiv. La 600 de oameni chestionați, este total nerelevant. De

exemplu, utilizatorii de biciclete, gen un singur răspuns la sectorul 5 sau chiar și cinci răspunsuri la sectorul 1 sunt sub marja de eroare. Marja de eroare este 4%. Oricum, prezentarea pe sectoare vă duce într-o marjă de eroare de plus/minus 10% la nivel de sector și nu are nicio relevanță. Mai mult decât atât, sunt inconsistențe între ce rezultate aveți la acel sondaj cu datele care au mai fost prezentate în Master Planurile de mobilitate realizate mai serios, așa spune, doar din acest punct de vedere, al chestionării populației. De exemplu, la dumneavoastră utilizarea autoturismelor este de 30% și Master Planul este de 40%, deci este o inconsistență. Doi la mână, așa fi preferat, poate, mai bine să ne dați exemple de la Cluj, de la Sibiu, de piste de biciclete, poți să dai exemple și de alte orașe, știu orașe în care lucrurile arată mult, mult, mult, mult mai bine decât în București și mult mai rezonabil decât să dăm exemplul Amsterdamului și Copenhagăi care sunt niște visuri nerealiste pentru a fi comparate.

O altă problemă, pe care văd că nu o ridicați, e vorba de disciplina în utilizarea spațiului public la noi. De câte ori am făcut piste de biciclete și pe Uranus, și peste tot, știți foarte bine că ele sunt după aceea ocupate, mai întâi delimitatoarele sunt distruse, la început, după care șoferul parchează oriunde, nu îl interesează pe el că este pistă de biciclete. Prin urmare, aruncarea de bani în orice fel, din punctul meu de vedere și a 100 de lei, nu mai vorbesc de milioane de euro, în acest demers, fără a încerca să facem o disciplină și o educație, vom crea o infrastructură care va fi distrusă, abuzată și până la urmă nefolosită. Și va fi folosită tot pentru parcări ilegale în București. Până nu rezolvăm lucrul ăsta, nu se întâmplă nimic.

De asemenea, avem și bicicliști care nu știu să folosească bicicleta, avem bicicliști care în marea lor majoritate merg pe trotuar, deși știți foarte bine că nu se merge cu bicicleta pe trotuar. Din nou, fac o precizare, eu am mers foarte mult prin țara asta și am văzut, mai ales dincolo de Carpați, polițiști naționali sau polițiști locali care, atunci când au observat, n-au dat amenzi, dar când observă bicicliști pe trotuar îi admonestează și îi trimit înapoi pe stradă. Eu n-am văzut lucrul ăsta în viața mea în București să se întâmple, din acest punct de vedere. Dar, repet, în alte orașe tot din țara noastră, nu în Amsterdam sau nu știu unde, se poate să îi disciplinezi pe bicicliști și să îi trimiți înapoi pe carosabil sau pe o pistă de bicicletă, dar în niciun caz pe trotuar. Conform regulilor, cum bine știți, nu ai ce să cauți cu bicicleta pe trotuar. Sigur că avem și livratorii cu motoare cu combustie care merg pe piste de biciclete sau pe trotuar.

Și ultimul lucru, mi-a plăcut cum ați folosit conceptul acela, lățime flexibilă. Am văzut că și în consultare ați fost criticați pe lățime, tocmai pentru că nu avem cum să împăcăm și capra și varza. Ați încercat, de fapt, să lăsați libertatea primăriei, probabil că așa s-a înțeles, să aveți totuși o lățime mai mică a pistelor de biciclete, nu una ca în exemplele din orașele acelea pe care le-ați dat, până la urmă. Și ultimul lucru, din moment ce strategia a fost predată și recepționată, și eu la rândul meu am scris multe strategii, pe tot felul de domenii, și dezamăgirea mea este că, odată predate, și când trebuie să merg și eu la prezentări, tot eu trebuie să le susțin, executantul, și nu beneficiarul. Și de ce spun lucrul ăsta? Înseamnă că ele nu vor fi niciodată asumate și că nu contează că o scrie un expert din afară, dacă cineva din primărie nu și-o asumă și nu o prezintă, înseamnă că e doar un document care ajunge într-un sertar și că cineva din primărie, repet, nu și-o însușește și nu crede în acele lucruri. Și când o prezintă cineva care e din afară, lucrul ăsta nu e în regulă. Nu spun că nu trebuia să fiți prezenți aici, dar cred că cel puțin timpul trebuia împărțit în jumătate, între dumneavoastră și cineva din primărie: uitați au venit niște oameni deștepți, ne-au prezentat lucrurile astea și m-au învățat și pe mine și uitați ce vrem să facem în viitor. Mulțumesc!

Domnul Președinte Hazarian Constantin

La ora actuală, nu există o direcție inițiatoare, probabil că neexistând încă un proiect pentru aprobarea acestui Master Plan, la ora actuală nu există o direcție inițiatoare. Probabil că va fi Direcția de Urbanism, dar la ora actuală nu există o direcție. Avem aici pe cineva de la Direcția Investiții, care să ne dea câteva detalii referitoare la cum a decurs contractul și termenele contractului.

Domnul Consilier Moraru Adrian Flavius

Da, dar nu Investițiile trebuie să se ocupe de lucrul ăsta. Arhitectul șef, primarul, Urbanismul, în niciun caz ei săracii, ei nu au nicio vină.

Domnul Președinte Hazarian Constantin

Probabil că va exista o direcție inițiatoare, probabil că va fi Direcția de Urbanism, deocamdată nu se știe. Probabil că va mai exista dezbateră această înainte de votarea ei în Consiliul General.

Alți colegi au întrebări?

Domnul Militaru Ionuț – FIP Consulting

Voiam să vă răspund la întrebările pe care le-ați pus. Da, știm că eșantionul respectiv, chestionarul cu populația nu este suficient de reprezentativ, dar a fost realizat pe 1000 de respondenți din 1000 de case diferite. Deci dintr-o casă a fost selectat un singur participant. Știm că nu este relevant, dar datele extrase astea sunt, cu astea ne-am jucat. Legat de cultura, de educația biciclistului, în cadrul Master Planului Velo, în capitolul de comunicare, informare și educare, propunem activități de educare a tuturor participanților la trafic. Cei care știu să meargă pe bicicletă să învețe să meargă pe unde trebuie și să respecte regulile, indiferent că sunt șoferi sau nu, cei care nu știu pe bicicletă pot să învețe să meargă, deci am acoperit și această parte. Mai era spus de dumneavoastră că dumneavoastră nu v-ați luat în București amendă, că ați mers cu bicicleta pe trotuar. Ei bine, eu am luat în sectorul 6, pe pista de pe strada Brașov. Deci se aplică și la noi, cred că depinde doar de zonă. Spuneți că pistele respective nu ne dorim să ajungă locuri de parcare. Este foarte adevărat acest lucru, de aceea propunem să existe o mică delimitare, o mică bordură, chiar dacă strică un pic aspectul, estetica locului respectiv. Dar una dintre probleme, cred că cea mai relevantă este pista de pe Splai, care deși nu este delimitată fizic decât înaintea intersecțiilor, ea reprezintă o bandă pentru cei care vor să depășească pe partea dreaptă, și, din când în când, ar fi necesară doar o mică bordură, dar educația trebuie făcută pentru toți participanții la trafic, nu numai pentru bicicliști. Asta susținem și în Master Planul Velo, că biciclist sau nu, fii tu schimbarea și atrage atenția și educă-i pe cei din jur.

Domnul Consilier Moraru Adrian Flavius

În tabelul acela cu răspunsuri sunt 600 de răspunsuri. Le-am luat repede, le-am dat copy paste, le-am pus în Excel și le-am numărat. Sunt 600, nu 1000, nu 1024, cât ar fi de plus/minus 3%.

Domnul Militaru Ionuț – FIP Consulting

La care tabel vă referiți?

Domnul Consilier Moraru Adrian Flavius

În tabelul cu răspunsurile.

Domnul Președinte Hazarian Constantin

Nu vă supărați pe mine, haideți să depășim un pic momentul, pentru că mai avem un minut-două.

Domnul Consilier Moraru Adrian Flavius

Să îl depășim.

Domnul Militaru Ionuț – FIP Consulting

Am înțeles la care tabel vă referiți, acelea sunt procente și sunt 600 pentru că sunt pentru fiecare din cele șase sectoare.

Domnul Ciocan Cristian Andrei – FIP Consulting

O să prezint, în final, concluziile acestui document, pentru că tot ce este anterior poate fi consultat pe site, pentru că documentul a fost publicat alături de profilele stradale recomandate de noi, dar și de celelalte aspecte ale documentației. Master Planul este o configurare a strategiei de dezvoltare viitoare. Acesta prevede o corelare foarte bună cu Planul Urbanistic General al municipiului București, pentru ca pe viitor să se poată ține cont și de configurarea unor spații de parcare, a unor spații în jurul nodurilor inter modale care să permită un transfer mult mai facil al utilizatorilor în folosirea acestei modalități de transport, corelarea, în același timp, și ajustarea normelor care privesc deplasările rutiere, sugestii legate de îmbunătățirea Codului Rutier, concluzii privind calmarea traficului pe anumite tronsoane și reducerea emisiilor GES, încurajarea formării unui protocol cu Metrorex și cu CFR Călători, pentru o mai bună, mai sigură și mai coerentă utilizare a transportului public de către bicicliști și, totodată, și în acest caz susținerea inter modalității, dar și recomandări privind utilizarea principiilor de prioritate ale pietonilor și bicicliștilor în cadrul intersecțiilor, prin corelarea cu sistemul de management al traficului din București.

De asemenea, cum am spus și anterior, și mai multe informații legate de proiect, de modul de parcurgere a acestuia, dar și de recomandările de bază pe care noi le propunem spre a fi implementate, le puteți găsi pe site-ul primăriei și le puteți consulta acolo. Vă mulțumim!

Domnul Consilier Vigheciu Adrian Nicolae

Vă rog frumos, aş avea şi eu o întrebare. Am auzit ca aţi corelat acest proiect cu PUG-ul. L-aţi corelat cu PUG-ul din 2000 sau cu cel la care se lucrează acum?

Domnul Ciocan Cristian Andrei – FIP Consulting

Corelarea a fost făcută cu Planul Urbanistic General care este în lucru în momentul de faţă, cu Universitatea de Arhitectură şi Urbanism Ion Mincu. Pe lângă schimbul de informaţii care a fost făcut, au existat şi în cadrul Primăriei Municipiului Bucureşti două consultări.

Domnul Consilier Vigheciu Adrian Nicolae

Vă daţi seama că este un non sens ce aţi spus acum. Dar nu contează, e bine, puteţi să bifati acolo şi că aţi prezentat Comisiei de urbanism a Consiliului General. Cine este derulatorul de contract din primărie? Cu cine au semnat dumnealor contractul?

Domnul Preşedinte Hazarian Constantin

Cu Direcţia de Investiţii. Vă răspunde colega din PMB.

Doamna Georgiu Susana – Direcţia Generală Investiţii

Bună ziua! Mulţumim de întrebare şi aş vrea, legat şi de întrebarea de mai devreme privind guvernanta şi felul cum va fi coordonat pe viitor acest Master Plan, astfel încât să nu moară într-un sertar. Într-adevăr, noi am avut această preocupare, Direcţia de Investiţii a iniţiat acest Master Plan Velo, acest contract, a beneficiat de sprijinul unui grup tehnic de coordonare în care au fost reprezentaţi toţi factorii de decizie privind planificarea urbană, mobilitatea urbană, respectiv Direcţia Urbanism, Direcţia Transporturi, reprezentanţi ai Comisiei de circulaţie, TPBI, ADIZMB. Noi am îndeplinit mai degrabă un rol de a derula contractul, cum aţi spus, de a urmări contractul. Ceea ce am reuşit să facem, împreună cu grupul tehnic, a fost tocmai să avem discuţii şi privind partea de guvernanta, cum va fi gestionat, care va fi entitatea care va asigura toată această implementare, urmărire a indicatorilor şi așa mai departe. Există un capitol de guvernanta în Master Planul Velo.

Domnul Consilier Vigheciu Adrian Nicolae

Trebuie să ieşim din zona asta strict teoretică. Am înţeles foarte bine, este în regulă. Şi mai am o întrebare punctuală. Am înţeles că e

mai degrabă o prezentare cu rol descriptiv, dar uitați, că s-a tot discutat și s-a făcut așa zisa pistă de biciclete de pe Splaiul Independenței care nu e nici cal nici măgar. Cum ați vedea dumneavoastră, în calitate de specialiști, rezolvarea acestei probleme? Că dacă vă uitați, după cum ați spus, că ați corelat cu PUG-ul, cum se lucrează acum de către Universitatea de Arhitectură, o să vedeți că acolo au început să apară tot felul de bloculețe care generează intrări și sparg fluxul din splai. Și vor apărea tot felul de discontinuități pe banda asta marcată și oamenii ăia când ies, nu mai zic că toți suntem români, și în loc să mergem doar 30 de metri, să ne încadrăm pe prima bandă, mergem până în Carrefour. Cum vedeți dumneavoastră rezolvată banda asta, pentru că într-adevăr, cine a făcut-o, a făcut-o ca să spună că s-au mai făcut 15 kilometri de piste de biciclete.

Domnul Ciocan Cristian Andrei – FIP Consulting

Pentru configurarea unei astfel de infrastructuri velo în zona splaiului, este nevoie de trei factori principali. Primul este educarea populației și promovarea unor normative de deplasare rutieră, în al doilea rând este vorba de dimensionarea unei piste conform dimensiunilor propuse de noi care pot fi flexibile, astfel încât să nu permită accesul unui autovehicul auto pe suprafața acestuia, iar în al treilea rând, în cadrul documentului care a fost plasat spre consultare, există niște profile-tip pe care noi le-am făcut, mai ales pe splai, pe fiecare segment în parte, unde am propus configurarea unei piste bidirecționale cu o lățime de 1,5 metri de bandă și zonă de siguranță de 0,50 metri, pe cealaltă parte a splaiului, care să aibă o zonă de delimitare conform dimensiunilor propuse, astfel încât să nu existe un conflict nici cu participanții la traficul auto, dar nici cu pietonii. Desigur, în cadrul intersecțiilor, în aceste zone cu importanță crescută, trebuie să fie realizate niște studii de specialitate suplimentare, pentru a se putea vedea exact cum este mai fezabil să se procedeze în cadrul traversării acestora, dar la nivelul de continuitate și de configurare a pistei, există trei exemple pe care noi le-am dat, pentru configurarea unei astfel de infrastructuri pe Splaiul Independenței.

Domnul Președinte Hazarian Constantin

Vă mulțumesc frumos! Trebuie să închidem ședința, pentru că urmează o altă ședință și ne așteaptă colegii. Vă promit că vom mai avea o dată o dezbatere, când va fi proiectul pus pe ordinea de zi a Consiliului General pentru adoptare și vom aloca mai mult timp, dacă va fi în acest mandat, dacă va fi în mandatul următor, cine va coordona

Comisia de urbanism, pentru acest proiect foarte important. Vă mulțumesc frumos!
La revedere!

Notă: Consemnarea voturilor s-a realizat în conformitate cu rezultatele generate de sistemul de vot online cu aplicația integrată Slido, precum și pe baza votului exprimat verbal de către consilierii generali care nu au putut vota în modalitatea menționată mai sus.

Ședința comisiei s-a încheiat la ora 15.00.

PREȘEDINTE,
Constantin Hazarian

SECRETAR,
Dan Milea