

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Secretar General

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

946/18.03.2013.

Proces - verbal

al ședinței de dezbatere publică organizată de către Direcția Asistență Tehnică și Juridică - Serviciul Transparență Decizională, în temeiul Legii nr. 52/2003 privind Transparența Decizională în administrația publică din data de 06.03.2013, pentru **proiectul de hotărâre privind aprobarea Planului Urbanistic Zonal PUZ Modernizare Piața Romană și pasaj pietonal, sector 1.**

Ședința a avut loc în Sala de consiliu, etaj III, cam 301 din Primăria Municipiului București, Splaiul Independenței nr. 291-293, sector 6.

Doamna Gabi Florea – Șef Serviciu - Serviciul Transparență Decizională – Direcția Asistență Tehnică și Juridică

Bună ziua.

Primăria Municipiului București, în conformitate cu prevederile Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, organizează ședința de dezbatere publică astăzi 06.03.2013 pentru proiectul de hotărâre privind aprobarea Planului Urbanistic Zonal PUZ Modernizare Piața Romană și pasaj pietonal, sector 1.

Au fost invitați:

- Domnul Director Adrian Stănescu-Cabinet Primar General;
- Doamna consilier general Violeta Manuela Popescu -Președintele Comisiei de Urbanism și Amenajarea Teritoriului din cadrul C.G.M.B.;
- Domnul consilier general Doru Mihai Giugula – Președintele Comisiei Juridice și de Disciplină din cadrul C.G.M.B. ;
- Domnul consilier general Stan Ion - Președinte Comisia de Transporturi și Infrastructură Urbană
- Domnul Arhitect Șef Gheorghe Pătrașcu;
- Domnul Director Executiv Ion Dedu - Direcția Transporturi, Drumuri, Sistemizarea Circulației



- Elaborator S.C. METROUL S.A. ȘI S.C. BBM – GRUP SRL
- Doamna Oana Preda - Fundația Centrul de Resurse pentru Participare Publică
- Serviciul pentru Relația cu Mass-Media

Declar ședința de dezbatere deschisă și am rugămintea ca pe măsură ce doriți să luați cuvântul să... fim la obiect, adică să nu ne ducem foarte mult în timp pentru că urmează un proces - verbal de redactat al ședinței și durează. Multumesc mult de tot. De asemenea, vă rog, ca de fiecare dată când luați cuvântul, să vă prezentați pentru ca noi să știm cine a vorbit în momentul în care redactăm. Multumesc. Atunci putem să începem. O să dau cuvântul domnului proiectant, nu? Domnului Arhitect Beldiman Alexandru.

Domnul Arhitect Beldiman Alexandru

Bună ziua, am să vă rog să-mi îngăduiți să citesc un scurt text pe care l-am scris și pe măsură ce va fi nevoie voi încerca să arăt pe panoul acesta, să explic ceea ce ar putea să rămână neclar.

Deci, ce ne-am propus, crearea unui receptacol pentru pasagerii metroului care să funcționeze în mod corect, în sensul că piața, nu știu în ce măsură, după cum știți stația de metrou fusese propusă în centru pieței din motive pe care nu le știe nimeni, probabil Ceaușescu a mutat-o unde este, deci ceea ce încercăm este să creăm acest receptacol, care să poată să preia călătorii interesați să meargă cu metroul din toate colțurile Pieței Romane. Se evită în acest fel marea aglomerație care există la accesul actual din Bulevardul Magheru de la orele de vârf, dacă mergeți să vedeți că este coadă ca să se coboare pe scări, descongestionând totodată trotuarul de est al Bulevardului Magheru, între stația de metrou și Piața Romană. Vedeți, sigur acum este un caz extrem cu măștișoarele, dar și în restul anului, cu comerțul haotic care se află pe toată această porțiune inclusiv perimetral pieții, deci dau un aspect destul de dezordonat.

Un alt punct pe care ni l-am propus este tocmai cazarea acestui comerț stradal dezordonat și inestetic existent astăzi perimetral trotuarului pieței și pe Bulevardul Magheru cum am spus. Crearea unui spațiu luminat și ventilat natural care poate fi folosit pentru diverse activități cu caracter cultural în primul rând. Este vorba de un spațiu central, am să-l arăt imediat, și după aceea descongestionarea traficului, o să revin asupra acestui punct. Din punct de vedere urbanistic arhitectural ne-am propus să ordonăm spațiul actual, deci ce putem constata acum la nivelul fronturilor înălțimi foarte diferite de la parter și un etaj la parter și unsprezece blocul de la intersecția cu Bulevard Magheru cu strada lui Mendeleev, arhitecturi extrem de diverse, pe stiluri care acoperă o gamă foarte mare de la sfârșitul secolului al XIX-lea până în perioada anilor 60, deci este casa făcută de Ion Mincu, casa Petrașcu la intersecția cu Mendeleev, după aceea o serie de case eclectice, deci în stil neoromânesc ca și casa de la nr. 5, aflată la intersecția Bulevardul Lascăr Catargiu cu strada Căderea Bastiliei făcută de un elev de-al lui Spiridon Cegăneanu pe care noi în anii 90 le-am restaurat, sunt alte două case Petrașcu, după aceea, Academia Comercială cu arhitectura ei monumentală, după academia comercială sunt două case, casa Lalu sfârșit de secol XIX, cea cu probleme din curtea adiacentă Academiei Comerciale și casa următoare care este monument istoric făcută de arhitectul austriac Much și, în fine, blocul făcut de Doicescu în anii 60, cel numit „blocul cu coloane”, deci nu mă îndoiesc că aveți toți în minte aceste fronturi cum arată. Acum, un punct de vedere personal, care nu este împărtășit de toată lumea, este că aceste fronturi, așa cum sunt sunt partea istorie a Bucureștiului, și nu cred că trebuie intervenit major asupra lor, singurul punct asupra căruia trebuie intervenit este cel pe care l-am



menționat mai devreme, terenul adiacent Academiei Comerciale și Casa Lalu, pentru care cu câțiva ani în urmă am văzut un proiect făcut de Facultatea de Arhitectură interesant, care păstra casa așa cum era și o supraetajă cu o arhitectură care continua arhitectura Academiei Comerciale, echipa care era atunci la primărie, deci comisia tehnică, în unanimitate a aprobat acel proiect care ni s-a părut tututror foarte interesant. Deci asta era una din problemele pe care totuși trebuie să le rezolvăm, să dăm ceva mai multă unitate dacă se poate și acest lucru noi am încercat să-l creăm în două feluri, unul creând acea perdea dublă de pomi, 55 dacă nu mă înșel, toți sunt în marea majoritate cu pământ natural, sunt câțiva pentru care am făcut niște construcții speciale, am luat un model franțuzesc făcut pe Rive Gouche, cunoașteți proiectul, deci sunt niște puțuri de beton care au circa 3 metri diametru sau similară, deci forme ovoidale am făcut în anumite locuri din cauza traficului care se află în zonă, deci pe o adâncime de circa 4-5 metri, la Paris erau numai de 2 metri și jumătate și deci făcu colegul nostru Nicola Triboi, este aici, o să vă vorbească, dacă considerați, despre proiectul de spații verzi, deci asta este o primă măsură, acest lucru s-a putut face pentru că am urmărit, am lătit trotuarele cu circa 4 metri. O a doua măsură, am încercat să introducem o ordine suplimentară și acest lucru am făcut găsind în acest spațiu 4 puncte marcate cu niște scări în patru din cele cinci accese care se fac de la nivelul trotuarului în subsol și care se află pe colțul unui pătrat. Ele sunt marcate, sunt vizibile în piață și prin prezența acestui pătrat, dă o notă de rigoare suplimentară spațiului și credem noi că va ajuta la ordonarea lui. Acum, ce obținem? Majorarea suprafeței aferente circulației pietonale de la 2327 metri la 3155 metri pătrați, diminuarea suprafeței aferente circulației rutiere de la 8326 metri pătrați la 7100, majorarea suprafeței de spații verzi de la 128 la 528 metri pătrați, realizarea unui nod intermodal transport legătură între stațiile RATB prezente în Piață și stația de metrou Piața Romană și stațiile de taxi, creșterea gradului de siguranță și confort pentru pietoni, durata medie de deplasare scade de la 138 la 78 de secunde, creșterea gradului de siguranță și confort pentru persoanele cu dizabilități, astăzi cei care au această problemă, au un acces foarte dificil în metrou, deci toate cele 5 accese verticale sunt dotate cu lifturi speciale pentru handicapați, persoane cu dizabilități, și creăm o serie întreagă de facilități specifice, am spus lifturi, un sistem de orientare, grupuri speciale sanitare, de altfel există grupuri sanitare și pentru restul publicului, modernizarea rețelelor redilitare prezente în Piață, se înlocuiesc actualele galerii vechi, actuala instalație veche de zeci de ani cu una nouă băgată în galerie, într-o galerie edilitară, asta ar evita pe viitor spargerea trotuarelor, realizarea de spații comerciale în subteran care să preia comerțul stradal existent, rezultând astfel spații mai ample pentru circulația pietonală la suprafață, îmbunătățirea condițiilor de circulație auto în intersecție, durata medie de așteptare a vehiculelor în intersecție scade de la 135 la 90 de secunde, reprezentând o îmbunătățire de 33 %, îmbunătățirea condițiilor de mediu prin diminuarea cantității de emisii poluante în intersecție, astfel diminuarea cu până la 7 % a bioxidului de carbon, diminuarea cu până la 8 % a oxizilor de azot, până la 6% a particulelor și scăderea cu până la 24% a emisiilor de compuși organici volatili. Aș vrea, în concluzie, să spun un lucru, dar am să revin pentru a arăta câteva lucruri și pe planșe. Deci, exemple recente de astfel de spații realizate în subteran: la Paris, în zona Halelor, proiectul... execuția lui a început în ianuarie 2011... este în capătul acela, este prezentat și acolo va fi și cel mai mare centru comercial european... din Europa... strict din punct de vedere al așezării pe verticală... este același principiu, l-am folosit și noi, deci jos este stația de metrou, deasupra sunt spațiile pe care le-am numit mai devreme. Este un foarte frumos exemplu la Napoli, făcut de un mare arhitect francez, Dominique Perrault, este în partea aceea, un altul la München și unul mai vechi la Toronto, care este cel mai mare spațiu public subteran, care cuprinde tot felul de dotări de comerț, sport ș.a.m.d, care este ceva mai vechi. Vă mai spun, apropo de textele care au apărut pe internet: deci există din 3 în 3 ani, dacă nu mă înșel, congrese de arhitectură privind arhitectura subterană. Deci este un subiect. Sigur, putem discuta dacă este cel mai bun loc unde să stai. Asta este o discuție, dar



ele se folosesc în continuare. Vedeți, toate aceste proiecte pe care vi le-am spus, cu excepția Toronto-ului, care este ceva mai vechi, sunt proiecte care acum sunt în execuție sau acum au fost terminate.

Deci, ce vedeți poșat cu gri sunt spațiile de circulație, aici este accesul în stația actuală de metrou, ce vedeți cu roșu sunt spațiile comerciale...plus acestea, spații comerciale unele cu funcțiuni noi, unele preiau comerțul stradal care există, pe care l-am menționat mai devreme și în mijloc este acest spațiu circular, care are 3 luminatoare: unul central, de forma unei elipse, având 17metri pe 7 metri și două laterale având 5 metri pe 10 și care vor lumina acest spațiu. Ele vor fi ...nu suntem în faza aceasta de proiect, dar ne propunem și vom fi obligați de altfel și de norme, să se poată deschide, deci din varii motive, inclusiv din motive de incendiu, dar se va și putea aerisi natural acest spațiu prin deschiderea acestor luminatoare.

Aici vedeți, nu știu dacă vedeți de acolo, deci sunt aceste două șiruri de copaci și vedeți în subsol, aici, sunt punctele acestea pe care le-am semnalat, unde sunt aceste puțuri, iar în rest se află în aceste zone unde este pământ natural sau undeva la 3 - 4 metri se află o galerie edilitară sau un canal al Bucureștiului. Deci au un strat suficient de pământ ca să poată arborii să crească...asta pentru că printre interpelările care sunt făcute pe internet, se ridică și această problemă.

Acum, pentru că aici mă aflu pe o poziție diametral opusă față de unii dintre dumneavoastră, eu cred în acest mod de a rezolva problemele în oraș; mai mult, într-o fază a avizării la Primărie, am convenit cu Șerban Turza, care a făcut o extraordinară propunere de urbanism pentru strada Verona, care se termină în bulevard, în pasaj, care ajunge în fața blocului Eva, să legăm acest pasaj cu capătul celălalt al stației de metrou și în felul acesta s-ar crea un lucru, sigur nu la scara proiectului pentru Halele de la Paris, dar la o scară mai mare...credem amândoi că este un lucru necesar Bucureștiului și va fi în final un câștig pentru București.

Acum, am să îl rog pe Nicolas Tribos să vă spună câteva cuvinte despre problema spațiilor verzi și după aceea așteptăm întrebările dvs.

Domnul Nicolas Tribos – peisagist S.C. Atelier Foaie Verde S.R.L.

Bună ziua!

Deci, ați înțeles, eu sunt peisagist și am lucrat pe acest proiect pe tema legată de viața pentru pietoni și de confortul lor în acest spațiu, să zicem "la suprafață".

La ora actuală, ați văzut, starea copacilor este dramatică, adică din vegetația existentă nu putem salva nimic și noi ne-am gândit cum să îmbunătățim 1. microclimatul local, care tot așa, la ora actuală, vara căldurile sunt extreme și am încercat deci să venim cu o vegetație structurală, nu de tip parter floral, dar de tip vegetație de mare amploare, unde să creeze într-adevăr, un climat mai favorabil. Deci, pentru aceasta, am făcut și o propunere de o specie, un Fraxinus Rainwood, care ar fi și un eveniment de culoare în toamnă și dacă încercăm să ne gândim, cum avem noi obiceiul, cum ar fi la statistici, suprafața verde, deci la ora actuală s-a spus că avem 128 de metri pătrați și eu aș fi vrut să încercăm să ne gândim acum ce va fi în metru cub, că la ora actuală 1 copac este aproape 3 – 4 metri cubi de volum foliar și noi propunem copaci care vor ajunge la peste 20 de metri cubi, deci aceasta înseamnă un ecosistem aerian care va exista în această zonă pietonală. În total, deci, avem 50 de copaci propuși, care reprezintă ori 20, da?!...avem 1.100 de metri cubi aerian de vegetație. Deci eu cred că acesta, totuși, este un efort care a fost foarte bine luat în considerare, având în vedere că



dedesubt am prevăzut acest sistem cu puțuri și uneori unde pământul util de 12 metri cubi. Deci, nu venim cu o groapă mare cât o găleată, venim cu excavator și săpăm 12 metri cubi, un miliard de copaci deci pot să se dezvolte în timp lung, în timp sănătos și eu cred că totuși acestea sunt puncte din proiect care au fost foarte bine gândite. Trebuie apreciate și eforturile acestea. Și în paralel, bineînțeles, la sol pietonii vor putea circula printre copaci. Deci va fi o zonă pietonală mărită, nu este un spațiu verde închis cu un gard, ci este un spațiu pietonal care este ca și gaz pentru viața socială din zonă.

Domnul Arhitect Beldiman Alexandru

Aș vrea doar să vă atrag atenția că este vorba de un proiect de urbanism, nu de un proiect de arhitectură!

Doamna Gabi Florea – Șef Serviciu - Serviciul Transparență Decizională – Direcția Asistență Tehnică și Juridică

Mulțumesc!

Dacă din sală dorește să ia cuvântul și să își exprime o opinie, vă rog să mergeți la pupitru. Haideți să începem de pe acest rând! Pofțiți, da, pofțiți dvs! Da, mergeți la pupitru, sigur!

Doamna Domnica Măcrin

Prima remarcă aș vrea să v-o adresez dvs, d-na Gabi Florea, sunteți șeful Serviciului de Transparență Decizională: e minunat că avem, în sfârșit, o dezbatere publică la Primărie pe teme de urbanism și arhitectură...

Doamna Gabi Florea – Șef Serviciu - Serviciul Transparență Decizională – Direcția Asistență Tehnică și Juridică

De fiecare dată am avut, când s-a cerut!

Doamna Domnica Măcrin

Nu trebuie să se ceară, este o obligație legală...

Doamna Gabi Florea – Șef Serviciu - Serviciul Transparență Decizională – Direcția Asistență Tehnică și Juridică

Dați-mi voie: art. 6, alin. 7 spune că instituția este obligată să decidă organizarea unei ședințe publice atunci când acest lucru a fost cerut de către o organizație legal constituită sau de o instituție publică. Noi am avut pentru acest P.U.Z. o solicitare din partea Fundației CE - RE. Sunt aici în sală? Și am organizat dezbaterea!

Doamna Domnica Măcrin

Vroiam să sugerez: ca lucrurile să meargă și mai bine și pe viitor ca aceste dezbateri să fie cu mult înainte ca proiectul să fie gata alocat...tema proiectului nu a fost supusă unei debateri publice, nu a existat un curs pe tema asta și ar fi mai bine să vedem multe alte soluții...



Doamna Gabi Florea – Șef Serviciu - Serviciul Transparență Decizională – Direcția Asistență Tehnică și Juridică

Haideți să vă spun cum este procedura la noi în instituție: deci acest proiect cu siguranță a fost pus în consultare publică înainte de a veni la noi în direcție pentru a fi supus aprobării Consiliului General. Înainte de a fi supus aprobării Consiliului General, se aplică Legea nr. 52/2003, care înseamnă dezbaterea publică de astăzi. Deci vorbim de Legea 52...de fapt, cred că sunt două etape: etapa de consultare a publicului, care o găsim pe larg explicată în Regulamentul acela de urbanism și etapa aceasta, de aplicare a Legii 52/2003.

Doamna Domnica Măcrin

Pot să spun ceva? Deci, dvs. puteți bifa punând-o pe șest 10 zile pe site-ul instituției ca să ne prindem că e ceva în consultare publică sau puteți de bona fides cu afișe să aduceți cât mai multă lume ca să contribuie cu opinii la un subiect de interes urban general. Asta puteți face. Dvs puteți opta. Eu, gata, atât am avut de spus ...

Doamna Gabi Florea – Șef Serviciu - Serviciul Transparență Decizională – Direcția Asistență Tehnică și Juridică

Da, deci vroiam să vă spun că acest proiect de hotărâre a fost supus dezbaterii publice din data de 08.02.2013!...opt a doua două mii treisprezece în dezbatere publică. Ședința de dezbatere publică se organizează, potrivit legii, ...numai o clipă...în cel mult 10 zile de la publicarea datei. Deci, vorbim...invitația de dezbatere publică a ședinței de astăzi a fost făcută în 26.02.!

Voi da cuvântul colegului meu de la Serviciul Urbanism, să vă spună dacă acest proiect de hotărâre a fost pus în consultarea publicului.

Domnul Cosmin Metescu – Șef Serviciu – Serviciu Urbanism – Direcția Urbanism

Bună ziua! Mă numesc Cosmin Metescu, șef serviciu Urbanism. Acest proiect a fost în dezbatere publică, în consultarea populației, conform Hotărârii Consiliului General nr. 136/2012 în toate etapele de consultare, respectiv anunț de intenție, anunț de elaborare și anunțul de avizare.

Doamna Gabi Florea – Șef Serviciu - Serviciul Transparență Decizională – Direcția Asistență Tehnică și Juridică

Fiți drăguță, doamna...cum vă numiți? Ca să notăm și noi!...Ok. Mulțumesc!

Altcineva? Vă rog, poftiți! Și să vă prezentați, vă rog frumos, ca să notăm și noi în procesul verbal. Mulțumesc!

Doamna Florina Presadă

Florina Presadă mă numesc, de la Centrul de Resurse pentru participare publică CE – RE, noi am cerut această dezbatere. Vreau să fac câteva mici remarci vis-a-vis de modul în care se organizează dezbateri publice și consultări la primărie. E adevărat că legea are niște prevederi și este



adevărat că Primăria Municipiului București , atunci când legea o cere, așa, un pic pe brânci, mai face câte ceva. În general, dincolo de Legea 52/2003, mai avem și acest Ordin de Ministru, Regulamentul local, care ne cere să facem un anumit timp de informare pe marginea proiectelor de urbanism. Nu știu în ce măsură, eu n-am văzut, dar vă rog frumos să-mi spuneți în ce măsură au existat panourile acelea de informare cu P.U.Z. la Piața Romană. Eu nu le-am văzut!

Domnul Cosmin Metescu – Șef Serviciu – Serviciu Urbanism – Direcția Urbanism

Aceste panouri au fost amplasate la locația respectivă și s-a făcut dovada amplasării prin poze care au fost afișate și pe pagina de internet a primăriei.

Doamna Florina Presadă

În general, aș vrea să știu dacă pentru toate aceste proiecte de mari infrastructuri primăria își propune să organizeze dezbateri publice înainte, așa cum sugera Domnița Măcrin...

Domnul Cosmin Metescu – Șef Serviciu – Serviciu Urbanism – Direcția Urbanism

Sigur că da, ori de câte ori se cere dezbatere publică...

Doamna Florina Presadă

...doar dacă se cere, da? Deci noi trebuie să stăm constant să vedem ce face primăria și eventual să stăm la fiecare proiect să facem cerere de dezbatere publică.

Doamna Gabi Florea – Șef Serviciu - Serviciul Transparență Decizională – Direcția Asistență Tehnică și Juridică

Dar nu așa spune legea?

Doamna Florina Presadă

Nimic nu vă împiedică într-o...nu știu...ține de buna guvernare...nimic nu împiedică primăria ca atunci când bagă milioane de euro într-un proiect să vadă dacă acel proiect e bun și dacă este dorit de către cetățenii ei.

Doamna Gabi Florea – Șef Serviciu - Serviciul Transparență Decizională – Direcția Asistență Tehnică și Juridică

Noi afișăm proiectul, vorbim de dezbaterea publică pe Legea 52, noi îl afișăm și dăm posibilitatea oamenilor să-și exprime o părere...

Doamna Florina Presadă

...pe site...

Doamna Gabi Florea – Șef Serviciu - Serviciul Transparență Decizională – Direcția Asistență Tehnică și Juridică

... cu valoare de recomandare...pe site. Aceste recomandări sunt transmise direcției de specialitate, fie că e vorba de un P.U.Z. sau de un alt proiect, care este obligată să le analizeze și, dacă este cazul, să le ia în calcul sau nu.

Doamna Florina Presadă

Vreau să vă întreb: în condițiile acestea, ce șanse sunt ca acest proiect să fie modificat? Așa, nu știu, după ce ați primit recomandări pe site-ul primăriei?

Doamna Gabi Florea – Șef Serviciu - Serviciul Transparență Decizională – Direcția Asistență Tehnică și Juridică

După această dezbatere, proiectul de hotărâre va fi returnat direcției de specialitate și acolo va fi reanalizat și pe baza propunerilor dumneavoastră. Și acum, dacă doriți să reveniți la obiect, vă rog!

Doamna Florina Presadă

Da, am să revin la subiect. Am o întrebare pentru domnul arhitect Beldiman și în general pentru cei care lucrează la astfel de proiecte de infrastructură sau proiecte care se presupune că fluidizează circulația în oraș: de ce de fiecare dată problema sunt pietonii? De ce facem proiecte pentru mașini plecând de la premisa că problema, într-o aglomerație, sunt oamenii și nu mașinile?

Domnul Director Ion Dedu – Direcția Transporturi, Drumuri și Sistemizarea Circulației

Dacă îmi permiteți, voi răspunde eu, domnule arhitect. Mă numesc Ion Dedu, sunt directorul Direcției Transporturi, Drumuri și Sistemizarea Circulației.

Este o afirmație greșită că avem în vedere traficul auto și nu avem în vedere pietonii sau că avem în vedere ceva și nu avem în vedere altceva. Sunt colegi aici în sală care pot să spună: ne-am propus să analizăm toate aceste probleme în comun. Nu vrem să ne irijăm în acei justițiar care împărțim dreptatea între pietoni, bicicliști, automobiliști sau utilizatori ai transportului public. Dorim să o facem în mod comun, mai ales și datorită faptului că în momentul de față, după cum știți, autoritățile locale se confruntă cu o mare problemă: lipsa specialiștilor adevărați din motive de salarii mici și din motive de rula... nu știu... chinezească... că pleacă șapte vine unul...și atunci am decis acest lucru: acest proiect are ca rol ordonarea, să spun așa, atât a traficului auto, cât și derularea în cât mai bune condiții a traficului pietonal și, cum a zis și domnul arhitect, o conexiune mult mai bună între sistemele de transport subteran și transportul de suprafață, astfel încât să nu mai existe conflicte la sol. Conflictele la sol, nu neapărat că ne deranjează prin crearea de conflicte în trafic...da?! În primul rând vorbim de siguranța pietonului, vorbim despre confortul acestuia și vorbim, cred că în primul rând, și acest lucru trebuie să-l spună domnul arhitect, după ce eu îmi închei expunerea, despre reamenajarea unei piețe în condiții moderne. Deci, reamenajarea unei piețe în condiții moderne! Restul sunt elemente care vin în urma acestei idei... Mulțumesc!



Doamna Florina Presadă

Îmi permit să fac o completare înainte de a da cuvântul domnului Beldiman. Din păcate, în ultima vreme nu am văzut în București decât proiecte care favorizează traficul auto sau circulația auto, nu sunt un specialist... Domnul Beldiman știe și cu siguranță știu și alți urbaniști, dacă sunt de față, orice schimbare de nivel pentru un pieton este un obstacol în calea circulației pietonale și prin urmare degeaba ne ducem noi cu pietonii în subteran că nu am rezolvat nimic. Pe mine mă deranjează profund pasajul de la Universitate, mi-aș fi dorit să pot să trec pe la suprafață să traversez intersecția... și 3, "modern" din câte știu eu și se pare că și Comisia Europeană încurajează acest lucru, "modern" înseamnă până la urmă, descurazarea transportului auto, încurajarea, pe primul loc, a circulației pietonale, a transportului alternativ, a transportului public și abia apoi a circulației de masini și aici vreau să vin cu o completare, Comisia Europeană are o serie de recomandări în ultima vreme prin care analizează scheme de restricție a accesului auto în centrul orașului. Este motivul pentru care Primăria Municipiului București ajunge să se imprumute sute de milioane de euro la bănci și alte surse pentru că nu poate atrage pentru aceste proiecte de infrastructură, bani europeni, pentru că aceste proiecte nu răspund și nu sunt în conformitate cu aceste principii de dezvoltare urbană modernă.

Domnul Director Ion Dedu – Direcția Transporturi, Drumuri și Sistemizarea Circulației

Aș vrea să răspund eu mai întâi. Aveți un aspect foarte critic. E bine dacă aveți aceeași atitudine când venim pe zona constructivă ca să spun așa. Pentru că suntem împreună, nu suntem ăia și cu ăia, în țara asta s-a întâmplat că ne-am calat toți pe jocul acela de-a hoții și vardiștii, totdeauna ne acuzăm unii pe alții. Vreau să vă spun așa, cel puțin de când lucrăm pe proiecte de infrastructură în București Bulevardul Aerogării, zonă semiproprie pentru transportul public, zonă dedicată transport public, vehicule de intervenție, pe Bulevardul Liviu Rebreanu vom avea linie verde de tramvai, deci transportul public va fi prioritizat. Șoseaua Pantelimon și Șoseaua Iancului va fi la fel. Vorbim despre reorganizarea circulației în zona centrală a municipiului București. Acum când vor începe marcajele la străzi, după ce am fost îndelung criticați ca Administrația Străzilor nu a avut un contract de marcaje, vom începe să desenăm benzi proprii și piste pentru bicicliști în alte condiții de cât au fost desenate până acum. Aș vrea să vă amintesc despre PID care cuprinde străzi pietonale, deci pe care vom trece să-l implementăm. Aș vrea să vă amintesc despre piața care am creat-o la biserica Anglicană, ca un proiect pilot, prin care, prin contribuția domnului arhitect Sturza am reușit să definim o zonă, foarte mică ce-i drept, dar o zonă de care se va lega acel PID, prin crearea unor zone pietonale care să pună în valoare elementele de interes din București, ca să putem să câștigăm și noi bani din asta. Aș vrea să vă mai amintesc lărgirea trotuarelor pe calea Victoriei care va continua după ce vom termina Bulevardul Buzești-Berzei – Uranus, asta este în oraș există și șoferi, există și oameni care merg cu mașina, nu putem să-i anulăm de tot.

Doamna Florina Presadă

.....sun mai mulți cei care nu suntem șoferi



Domnul Director Ion Dedu– Direcția Transporturi, Drumuri și Sistemizarea Circulației

.....e greu de definit asta să știți, dacă luăm Master Planul de Transport al Bucureștiului o să vedeți că modern splitul, care înseamnă câți merg cu mașina privată și câți merg pe jos cu transportul public, cu bicicleta, sunt fifty fifty, 50 cu mașina, 50 sunt ceilalți, mai mult, bicicleta la master planul lui 2008 este reprezentat sub 1%, deci dacă ar fi să ne luăm după principiile necesității investiționale bicicleta sub 1%, 1 % să fie alocată pentru bicicliști, dar nu facem așa , abordăm o altă politică pentru că ne dorim să schimbăm opțiunea oamenilor în ceea ce privește transportul, este o problemă de educație așa cum bine știți. Mă bucur că există o sumedenie de asociații nonguvernamentale care pot să ne sprijine în această educație și promovare. Probabil că nu știți cât de greu este să te duci să spui că faci linie de tramvai în zonă proprie pe un bulevard, adică „ce domne să ne mai ia o bandă de circulație?” este opinia de la ultimul șofer până la cel care răspunde la un moment dat de un anumit departament, acolo ar trebui să ne ajutați, dar v-aș ruga, haideți să revenim la acest proiect, mi se pare un proiect frumos și haideți să ascultăm părerea domnului arhitect pentru că din punctul meu de vedere acest proiect este un proiect dedicat mult mai mult pietonilor decât traficului auto.

Doamna Florina Presadă

..... Pietonii nu vor pe sub pământ ...este....când ați consultat pietonii?...păi...a fost pus pe site.....

Domnul Director Ion Dedu– Direcția Transporturi, Drumuri și Sistemizarea Circulației

....nu știu...dați-ne un sondaj de opinie că nu vor pe sub pământ.....

Doamna Florina Presadă

...păi de ce noi?

Domnul Cosmin Metescu – Șef Serviciu – Serviciu Urbanism – Direcția Urbanism

.....consultarea s-a făcut conform Hotărârii nr. 136...

Doamna Florina Presadă

...ați mai spus, ați pus pe site...îmi pare rau...

Domnul Director Ion Dedu– Direcția Transporturi, Drumuri și Sistemizarea Circulației

.....deci dvs spuneți că era bine dacă rămâneam cu traversările la suprafață?

Doamna Florina Presadă

Da. Și mai am o propunere. Aș vrea doar să spun că apreciez efortul făcut în design-ul acestui proiect de a îmbunătăți calitatea spațiului pietonal.

Domnul Director Ion Dedu – Direcția Transporturi, Drumuri și Sistemizarea Circulației

Doamnă, în toate orașele europene..La München ați fost? La Viena ați fost? La Viena, pe sub tot Ringul sunt pasaje subterane...

Doamna Gabi Florea – Șef Serviciu - Serviciul Transparență Decizională – Direcția Asistență Tehnică și Juridică

Doamna Wring... să știți că nu se înregistrează...

Domnul Director Ion Dedu – Direcția Transporturi, Drumuri și Sistemizarea Circulației

...sunt pasaje subterane, doamnă...

Doamna Gabi Florea – Șef Serviciu - Serviciul Transparență Decizională – Direcția Asistență Tehnică și Juridică

Da, cu mare drag vă vom da cuvântul! Domnule arhitect, aveți ceva de spus sau ...?

Doamna Florina Presadă

Eu nu am terminat, că mai aveam de spus...

Doamna Gabi Florea – Șef Serviciu - Serviciul Transparență Decizională – Direcția Asistență Tehnică și Juridică

Da, vă rog să mă scuzați!

Doamna Florina Presadă

Aș vrea doar să mai spun că apreciez efortul făcut în design-ul acestui proiect de a îmbunătăți calitatea spațiului pietonal rămas la suprafață...nu știu cât înseamnă asta...mi-a plăcut foarte mult preocuparea pentru spațiul verde, apreciem lucrul acesta...considerăm că acest lucru se poate face și fără să băgăm pietonii sub pământ. Deci, dacă tot e să rămână ceva din proiectul acesta, ar putea să rămână plantarea copacilor. Și un ultim aspect, mi-aș dori foarte mult ca aceste fonduri care se duc spre pasajul pietonal, am aflat din presa 18 milioane de euro pentru Piața Romană, să fie direcționați către metrou, de exemplu, în Drumul Taberei...de ce nu?!... oamenii sunt, ca să zic așa, consumatori de servicii de metrou. În mod sigur se vor găsi soluții, așa cum ați găsit și pentru alte proiecte, ca aceste fonduri să se ducă către genul acesta de proiecte. Și un ultim punct: nu știu cât treceți ca pietoni prin Piața Romană sau dacă locuiți la Piața Romană și pe Magheru, aerul în centrul capitalei este irespirabil și nu vorbesc numai de vară...eu locuiesc acolo, știu despre ce vorbesc și ultimul lucru pe care mi-l doresc sunt mai multe mașini în centru.



Doamna Gabi Florea – Șef Serviciu - Serviciul Transparență Decizională – Direcția Asistență Tehnică și Juridică

Domnul arhitect, doriți ..sau dăm cuvântul...cum doriți dumneavoastră...

Domnul Arhitect Beldiman Alexandru

... legat de ce spunea și domnul director Dedu, deci noi vom continua...deci ați văzut că în fața blocurilor Eva și a pandantului lui s-a făcut o sistematizare și s-a finalizat o parte de spațiu public și credem că e normal, sigur, cu niște nuanțe, să continuăm să folosim materiale și tipul design-ului pe care l-au propus colegii noștri acolo. Acum, în ceea ce privește traficul pe bulevardul Magheru, eu cred că el nu poate fi realmente îmbunătățit decât în momentul în care centura va funcționa în condiția de autorstradă...abia atunci se va simți în București o ușurare a traficului. Înainte va rămâne, indiferent...pasaje, nepasaje...va rămâne oarecum în aceeași situație. Deci nu prin crearea acestui pasaj se va amplifica traficul. În niciun caz!

Doamna Gabi Florea – Șef Serviciu - Serviciul Transparență Decizională – Direcția Asistență Tehnică și Juridică

Mulțumesc!... dumneavoastră ați solicitat...

Domnul Marian Ivan

Am vrut să vă arăt logica unui pasaj...

Doamna Gabi Florea – Șef Serviciu - Serviciul Transparență Decizională – Direcția Asistență Tehnică și Juridică

Numele...vă rog să vă prezentați!

Domnul Marian Ivan

Marian Ivan mă numesc, mă reprezint ca cetățean și reprezint și Asociația "Organizația pentru Promovarea Transportului Alternativ în România". S-au spus foarte, foarte multe greșeli și în proiect și aici. În primul rând, tot proiectul pleacă de la o greșeală. Greșeala este o greșeală de gramatică, care spune că traficul are o problemă...traficul rutier are o problemă. Nu, traficul rutier este o problemă! Și acest proiect o amplifică de fapt. Aș vrea să încep cu subiectul pe care l-am notat eu și de abia la sfârșit voi ajunge la ce s-a discutat până acum. Am o problemă de dezbatere: dacă dezbateră este una, transparența este alta. Nu vă împiedică nimic și niciodată ca proiecte majore pentru București, care influențează viața orașului, să fie...să cereți ca unii să-și spună părerea. Dacă vă așteptați ca oameni să vină la dumneavoastră să vă bată la ușă din zi în zi să întrebe dacă mai este ceva supus dezbaterii, atunci nu se va întâmpla acest lucru niciodată. Deci vina pentru care oamenii sunt opaci este pentru că dumneavoastră nu sunteți transparenți, dumneavoastră autoritățile. Și am să vă citesc acum un rezultat al unei dezbateri publice pe un alt proiect la fel de prost, este vorba de Penetrație Splaiul independenței Ciurel Autostrada etc. Nu vă bucurați că vestea e proastă, haideți să vedem care este rezultatul acestei dezbateri. Din analiza comentariilor constatăm cu regret că oponenții proiectului, în mod declarativ și fără vreo argumentație tehnică sau științifică corespunzătoare, sunt



exact 4 rânduri....are legătură, pentru că dacă acesta a fost răspunsul la un proiect de 15 ori mai scump, atunci să ne spuneți exact când să ne oprim. Dacă facem doar socializare, înseamnă că stăm degeaba pe aici. Deci răspunsul este că se face abuz, stați să citesc exact....abuzează de dreptul de opinie în cadrul dezbaterilor publice organizate de Primăria Municipiului București, vreau să ne anunțați exact când depășim acel prag în care noi avem voie să vorbim, pentru că răspunsul la o dezbatere publică acesta a fost, că se face abuz de dezbatere publică.

Doamna Gabi Florea – Șef Serviciu - Serviciul Transparență Decizională – Direcția Asistență Tehnică și Juridică

De unde citiți dumneavoastră?

Domnul Marian Ivan

Eu vă citesc din răspunsul domnului arhitect șef al Municipiului București Gheorghe Pătrașcu. Este răspunsul la dezbaterea publică dincu toate că oamenii au discutat mult , răspunsul.....

Domnul Cosmin Metescu – Șef Serviciu – Serviciu Urbanism – Direcția Urbanism

Are legătură cu acest proiect de hotărâre?

Domnul Marian Ivan

Nu. Are legătură cu transparența și cu dezbaterea publică. Pentru că , vă repet, dacă dezbaterea publică nu are nici un sens, adică nu primim nici un răspuns sau doar completăm niște hârtii, pe care le publicăm pe site, dar nu ținem cont de opinia unor cifre și iarăși vor fi sondaje, înseamnă că degeaba facem dezbatere publică.

Domnul Cosmin Metescu – Șef Serviciu – Serviciu Urbanism – Direcția Urbanism

Repet, acest proiect a fost înconsultarea populației în toate etapele de consultare, de asemenea a fost în Comisia tehnică de urbanism și amenajarea teritoriului, a fost ședință publică, unde au fost invitați ONG-uri. Proiectul a fost afișat pe site încă de la începutul demarării procedurii. Dumneavoastră v-ați putut sesiza, să depuneți observații și propuneri referitoare la acest proiect, lucru pe care l-ai făcut și domnul arhitect v-a răspuns, răspunsul a fost afișat pe site.

Domnul Marian Ivan

Deci, vă repet, dezbaterea publică este una, transparența este alta, dumneavoastră puteți să fiți transparenți, nu doar să bifați o dezbatere.

Doamna Gabi Florea – Șef Serviciu - Serviciul Transparență Decizională – Direcția Asistență Tehnică și Juridică

Am înțeles acest punct de vedere al dumneavoastră și o să vă rog să treceți la subiectul discuției noastre.

Domnul Director Ion Dedu– Direcția Transporturi, Drumuri și Sistemizarea Circulației

Atât ședințele Comisiei tehnice de circulație cât și ședințele Comisiei tehnice de urbanism sunt publice. Gândiți-vă că niște oameni care lucrează , în condițiile în care doriți să vă exprimați punctul de vedere, sunteți bine primiți la toate aceste ședințe. Și asta am mai discutat-o cu dumneavoastră. Există o serie întreagă de îndatoriri pe care un funcționar public le are și, practic, atât timp îi permite cât ca să respecte legea. Dacă vreți și puteți să ne sprijiniți vă rugăm poftiți la toate aceste ședințe, aveți legătura absolut cu toți colegii dumneavoastră de aici, anunțați-i, informați-i și sprijiniți-ne să diseminăm informația. A veni și a acuza tot timpul că nu ați făcut, nu ați dres, sunteți niște nenorociți, sunteți niște oameni de nimic, vă bateți joc de noi, nu este o poziție constructivă.

Domnul Marian Ivan

Este luat dintr-un document al primăriei

Domnul Director Ion Dedu– Direcția Transporturi, Drumuri și Sistemizarea Circulației

Eu vă rog, pentru că trăim în același oraș, să nu ne mai jucăm de-a hoții și vardiștii, vă rog frumos, deci v-am invitat de atâtea ori și speram că sunteți martorul care veți spune da domne, m-a invitat Primăria Municipiului București de două ori pe lună la o întâlnire în care se discută strategia de mobilitate nu numai a municipiului București, ci a întregii regiuni și sunt parte acolo și domnul Dedu m-a rugat să fiu alături de celelalte organizații și să vin să produc ceva pentru că asta este datoria noastră de cetățean, producând și punându-ne aportul la ceea ce facem, în condițiile alea și validăm ceea ce trebuie făcut. Și de asta eu mi-am dorit să am un grup așa de numeros în tot spectrul social și universitar și așa mai departe al municipiului București, pentru că îmi doresc să am acea susținere pe care orice autoritate o are. Haideți să venim la zona constructivă, haideți să discutăm, vă rog să mă credeți ,mă așteaptă o sută de mii de chestii sus, dacă începem să reproșăm de la Ștefan cel Mare încoace câte greșeli s-au făcut și ce s-a întâmplat și ce alte lucruri avem noi de spus, nu mai terminăm. Vă rog frumos hai să revenim la proiectul acesta să vedem ce vă deranjează, atâta tot, vă mulțumesc.

Domnul Marian Ivan

Am în față documentul care se numește consultare publică PUZ Modernizare Piața Romană și Pasaj Pietonal și pentru că nu înțelegeam care este scopul acestui proiect...acum aflu că nu este un proiect de arhitectură și este un proiect de urbanism, constat de aici că problema totuși sunt pietonii, iar rezolvarea este mai mult trafic în mijlocul Bucureștiului, ceea ce este ciudat. Păi, dacă citim aici că se reușește o densitate mai mare de mașini cu 9,5% față de situația curentă, viteza medie orară de deplasare a vehiculelor aduce o îmbunătățire cu 12%, este clar că proiectul se referă la creșterea traficului auto în centrul Bucureștiului. Iarăși mi se pare greșit, dar o să revin la momentul respectiv când se dau niște așa-zise reduceri de poluare la un nivel de 7%, 8%, 6%, ori prin creșterea traficului, de fapt, crește și poluarea. Nu, dumneavoastră vorbiți despre actualul trafic, același număr de mașini și faptul că ele nu se mai opresc la semafor. Însă, în momentul în care devine un punct de atracție, traficul crește. Ajung la studii imediat, eu mă leg doar de documentul dumneavoastră.

În primul rând, din punct de vedere al siguranței, se știe, urbanisții știu, nu știu de ce aici nu se știe, că în deplasarea curentă, omul nu preferă siguranța, ci preferă drumul cel mai scurt, ori drumul



cel mai scurt va fi întotdeauna la suprafață. Te uiți la locul unde vrei să ajungi și mergi într-acolo. Nu iei un lift ca peste 10 metri să ieși din nou dintr-un lift sau niște scări rulante. Acest lucru este cunoscut peste tot și de aceea în zonele cu trafic pietonal intens, cum este și zona Piața Romană, așa ar trebui să fie. De aceea, practic crescând viteza traficului rutier acolo nu facem decât să scădem siguranța rutieră deoarece din cei peste două mii și ceva de oameni care traversează zona Piața Romană, sigur se vor găsi câțiva care vor încerca să treacă printre mașini. Și pentru că am ajuns la siguranța rutieră, aș vrea să vorbesc despre o strategie națională pentru siguranța rutieră, adoptată inclusiv de Primăria Municipiului București printre altele, vorbește despre stimularea și promovarea transportului public și a celui nemonitorizat și respectiv descurajarea transportului monitorizat individual,

îmbunătățirea normelor referitoare la studiile de circulație și reglementarea planului de mobilitate și introducerea planurilor locale și regionale de mobilitate integrată și siguranță rutieră. De exemplu, planurile de mobilitate vor avea în vedere dezvoltarea durabilă a traficului rutier, asta presupune dezvoltarea transportului public, mersului pe jos și cel cu biciclete, care în momentul acesta este deficitar în zona respectivă. Până nu se fac aceste lucruri, să vorbești despre un proiect gândit în 2006 și să-l compari... să spui că se potrivește cu un proiect făcut în 2012, mi se pare.., na că l-am potrivit, nu este gândit, este potrivit. În continuare, în strategia națională, se vorbește despre cartea verde europeană a transportului urban, o nouă cultură a mobilității urbane, este un document cadru al Comisiei Europene care a fost adoptat în septembrie 2007, se pare după ce acest proiect exista și vorbește despre orașe cu trafic fluent, orașe mai ecologice, cu un transport urban mai inteligent ș.a.m.d. Cam asta este cu siguranța rutieră. Este, repet, un om va avea întotdeauna tendința să traverseze pe drumul cel mai scurt, nu pe cel mai sigur. De aceea, în orașele moderne, pasarelele și pasajele sunt evitate mai ales într-o zonă așa de aglomerată cum este Piața Romană.

Să vorbim despre poluare. În 2010 nu a existat nicio stație de monitorizare a calității aerului din zona București Ilfov care să nu înregistreze depășiri ale concentrațiilor limită pentru cel puțin o substanță poluantă, iar concentrațiile de pulbere suspensii pm 10 și pm 2,5 depășesc limita pentru protecția sănătății umane la toate stațiile la care sunt măsurate. Acesta este ultimul studiu la care eu am avut acces, a fost realizat în 2011 și analizează întreg anul 2010. Pulberile în suspensie sunt cele mai periculoase substanțe dintre agenții pe care eu i-am remarcat acolo ca fiind generați de traficul rutier, ori creșterea traficului în zona Piața Romană nu face decât să crească aceste pulberi deoarece ei se bazează sigur pe operațiune a de frecare, o mare parte din aceste pulberi sunt create de cauciucuri și de plăcuțele de frână. Ori nu știu cum pot scădea pulberile în momentul în care noi vrem să creștem traficul rutier în zonă. Aș mai spune că din 2015 este obligatorie valoarea limită zilnică de 25 de micro grame pe metru cub la pulbere în suspensie, iar Bucureștiul a depășit de mult dublul decât aceste limite anuale, ceea ce presupune că în 2015, Bucureștiul, nu știu exact care sunt penalitățile pentru aceste depășiri, Bucureștiul trebuie să-și pună serios problema scăderii poluării și nu pentru că traficul rutier a fost identificat deja ca principal poluant în București. Ajung la.., dar nu este încă cazul, să vă prezint un studiu realizat în 3 țări din Elveția, Franța și Austria din câte țin minte, în care au vrut să vadă modul în care afectează traficul viața oamenilor. S-a constatat că la 7 mii și ceva de persoane moarte în accidente rutiere, 28 de mii au murit din cauza poluării și 42 de mii au murit din cauza bolilor asociate cu lipsa de mișcare. Ori, să ne închipuim că în București, unde doar 6% dintre oameni merg regulat pe jos, încurajăm oamenii să meargă pe jos oferindu-le spații, nu știu cum să le numesc, nu este un obicei ca oamenii să meargă pe sub pământ, neprietenoase cu oamenii, atunci avem o mare problemă, iar oamenii trebuie încurajați să meargă pe jos, cel mai bun



exemplu cum pot fi încurajați oamenii să meargă pe jos se află în centrul istoric, unde pe o mică suprafață un spațiu bine pus la punct a încurajat mai mulți oameni să meargă pe jos și ce se vede acolo cred că ar trebui să fie un exemplu, care din păcate nu înțeleg de ce nu este urmat.

O altă problemă a acestui proiect este că el practic se intersectează cu Planul Integrat de Dezvoltare Urbană zona Centrală Pidul, care este deja adoptat în Consiliul General și care are arie de influență și în Piața Romană, ori să-ți închipui că la marginea unei zone pietonale cum ar fi Pid-ul, mă aștept la mai mult trafic, e puțin illogic, e ca și cum ar fi ca din zidul acesta să iasă cât mai multe mașini, deci dacă de aici încolo va fi zonă pietonală, este ca și de acolo să fie o zonă tampon în care pietonii să aibă acces tot mai mult în spațiul public, mai ales că el a fost identificat de bucureștean ca spațiu public reprezentativ.

Haideți să ajungem la studii. Eu nu înțeleg de ce primăria lucrează cu studii realizate în 2007-2008, când există studii realizate în 2011. Citesc din cartografierea socială a Bucureștiului, care spune așa: „dacă vă gândiți la cartierul, zona în care locuiți, care este cea mai gravă problemă care ar trebui rezolvată?” și mă refer la centru aici, locuri de parcare 24%, curățenia orașului 20%, starea drumurilor 11 %, delincvența 10 %, traficul 7 %. Deci pentru cei care locuiesc acolo, traficul reprezintă doar 7 %, ca problemă, iar noi cunoaștem că mașinile parcate ilegal în parcurile parazit practic sunt cele care generează probleme. De ce o generează? Pentru că noi încurajăm oamenii să meargă tot mai des cu mașina, dar fără să le spunem că în momentul în care ai mașină trebuie să te gândești că trebuie să ai și unde să o parchezi, fără să-i penalizăm că parchează pe trotuare, că parchează pe prima bandă, pe a doua bandă, etc.

O altă întrebare a astudiului era următoarea: "Cum vă deplasați în București fie la serviciu? Folosiți în principal :autoturismul 20%,RATB 34%, metroul 8%, RATB și metroul 29%, mers pe jos 6%, nu știu , nu răspund 2% ". Iată că problemele din București, la nivelul anului 2011 erau generate doar de 20%. Este edevărat, nu am inclus aici, dar cunosc foarte bine cifrele, doar 39% dintre șoferi merg regulat cu mașina, restul au renunțat la acest obicei pentru că nu mai au pe unde să circule și reprezintă diferența de 61 % , dar este o cifră care ar trebui să ne îngrijoreze pentru că dacă le vom oferi infrastructură pe care să iasă, ei vor ieși, iar în momentul acesta potențialul de dezvoltare al traficului rutier la nivelul anului 2011 era de 156 % ori cunoaștem foarte bine că în Stocholm reducerea traficului cu 20% în centru a făcut să dispară absolut orice ambuteiaj, însă se poate întâmpla și invers, în 10-15 % se poate bloca definitiv rețeaua de străzi, iar noi vorbim aici de 156%. Oamenii au fost rugați să identifice cea mai reprezentativă zonă, bulevard, piață din București. Pe primele locuri Piața Universității, Centrul Vechi, Piața Unirii, Parcul Cișmigiu, Piața Romană, Calea Victoriei.

Doamna Gabi Florea – Șef Serviciu - Serviciul Transparență Decizională – Direcția Asistență Tehnică și Juridică

Îmi cer scuze, aceasta este o recomandare la proiect ?

Domnul Marian Ivan

Da, este opinia oamenilor.

Domnul Director Ion Dedu– Direcția Transporturi, Drumuri și Sistemizarea Circulației

Aș vrea să repetați. Câți șoferi, câți pietoni ați spus, ați identificat ? Ca să-mi notez și eu aici.

Splaiul Independenței nr. 291-293, cod poștal 060042, sector 6, București, România
Tel: 021.305.55.00 int. 1403;
<http://www.pmb.ro>



Domnul Marian Ivan

Nu i-am identificat eu, sunt niște specialiști care au făcut un studiu. Căutați cartografierea socială a Bucureștiului...20%

Domnul Director Ion Dedu– Direcția Transporturi, Drumuri și Sistemizarea Circulației

Și pietoni?

Domnul Marian Ivan

6% .Ce vreau să arăt este că între zonele reprezentative, exact centrul la care face referire și Titus. Oamenii le consideră reprezentative și probabil și-ar dori să le prezinte. "În ce măsură ați fi de acord cu amenajarea unor spații pietonale în zona de centru a Bucureștiului?: 44% în foarte mare măsură, 39% în mare măsură, 83 % din bucureșteni împărtășesc ideea unei zone strict pietonale în capitală, București fiind una dintre puținele capitale europene care nu dispune de un astfel de loc de promenadă. Aș vrea să indic și sursa, e vorba de SNSPA, pentru că e munca lor, iar în momentul în care au fost rugați să identifice un spațiu pietonal la fel s-a răspuns Unirii, Centrul Istoric, Universitate, Piața romană, Bdul Magheru, Parcul Cișmigiu, ceea ce indică din nou că oamenii își doresc ca în zona centrală să se meargă mai mult pe jos pentru că știți bine ce s-a întâmplat pe Victoriei, unde traficul pietonal a dispărut. Să nu ne închipuim că oamenii conviețuiesc cu mașinile, iar problemele din trafic, acele supărări, acel stres pe care-l nu-l mai conștientizăm este dat de, ne răspunde strategia pentru zgomot ambiental al Bucureștiului care spune că din cauza traficului rutier, oamenii devin irascibili, la fel este un studiu, cred că trebuie să avem încredere în specialiști, în profesioniști. Dumneavoastră ați fi de acord cu impunerea unor limitări de viteză pentru traficul auto și pentru transportul în comun în zona de centru a Bucureștiului? 75 % dintre bucureșteni au spus da. Dumneavoastră cât de des mergeți în zona de centru a Bucureștiului, indiferent de scopul deplasării în această zonă? Zilnic 18%, de două-trei ori pe săptămână 22%, de două/trei ori pe lună 24%, penste 40% dintre bucureșteni, în special persoane active, tranzitează centrul, Problema nu este că-l tranzitează, ci cum îl tranzitează. Știm foarte bine că atunci când vorbim de trafic, o problemă a orașelor o reprezintă mașinile de tranzit. Aceeași problemă este și-n București. Atâta timp cât orașul este construit pe o rețea de străzi concentrice care ajung inclusiv în Piața Romană, nu avem cum să fluidizăm traficul, putem doar să ne păcălim. În astfel de orașe, normal circulația ar trebui să se facă pe inele și pe șoseaua de centură. Noi să construim și inele și diametrale este ca și cum ne auto blocăm și inelele și diametralele. Problema nu este drumul în sine ci problema o reprezintă intersecțiile și cred că acest lucru se cunoaște. Ajungem la Pid iarăși, și vedem viteza de deplasare a mașinilor, vedem că la Romană se circulă mult mai bine decât la Universitate, iar la Universitate avem un pasaj, pe ambele sensuri, chiar la o viteză cu vreo 30-40% mai mare, atunci de ce am încercat să fluidizăm un loc care o să trimită mai multe mașini spre Piața Universității unde deja avem o problemă? Repet, este o idee absurdă că ne dorim în continuare trafic în centrul Bucureștiului și aștept tot mai des să vedem introducerea taxei de congestie care rezolvă problema fără să dam 18 milioane pe un pasaj inutil. Tot din Pid-ul extrag cele mai circulate zone pietonale, Piața Romană pe locul 3, cu 2328 de persoane pe oră ori să introduci 2 mii de persoane obligat într-un loc unde nu știu dacă se simt bine, dacă vreți îi întrebăm pe oameni câți se simt bine într-un beci, iar o altă problemă pe care o am aici este faptul că lucrăm la un plan de mobilitate urbană durabilă, ori durabilă presupune să pui accent pe toate mijloacele de transport, ori în acest moment traficul auto este atât de dezvoltat, de fapt au atâtea drepturi și aici nu mă refer doar la ce se întâmplă în București, mă



refer la legislație, la standarde, mă refer la obiceiuri, încât noi trebuie să accelerăm măsurile de descurajare a traficului auto, dar nu se poate face asta decât încurajând celelalte moduri de transport, aici este vorba în primul rând de mersul pe jos. Știți foarte bine că discutăm la ședințele noastre, domnule Dedu, că acum mă refer și la dumneavoastră, întotdeauna am pus accent pe pietoni pentru că.....

Domnul Director Ion Dedu– Direcția Transporturi, Drumuri și Sistemizarea Circulației

Cât credeți că poate să meargă un om pe jos? Cât?

Domnul Marian Ivan

Distanțe foarte scurte. Spuneți-mi, angajații primăriei pot să renunțe la parcare din fața primăriei? Pot să meargă 10 metri pe jos?

Domnul Director Ion Dedu– Direcția Transporturi, Drumuri și Sistemizarea Circulației

10 m merg și eu, 500 de metri merg și eu, 1 kilometru merg și eu, dar din Berceni mergeți pe jos până în centru?

Domnul Marian Ivan

Nici nu este cazul. Cred că faceți o confuzie pe care trebuie să o discutăm în următoarea ședință.

Domnul Director Ion Dedu– Direcția Transporturi, Drumuri și Sistemizarea Circulației

Păi despre asta vorbim, dumneavoastră spuneți să încurajăm mersul pe jos, deci există deplasări zilnice, există deplasări de promenadă, există deplasări sportive. Da? Trebuie să le clasificăm pe fiecare la locul lor și să vedem ceea ce vor oamenii întradevăr pentru că dacă-l pui pe un om cum bate acum step de la Piața Sfântu Gheorghe până la linia 32 ca să schimbe tramvaiul, se numește tot mers pe jos și ar trebui să-l încurajăm. Vă rog eu frumos mergeți și întrebați-i și pe oamenii ăia cât sunt de mulțumiți de chestia asta, că îi punem să meargă pe jos. Ce-i drept, e sănătos, numai că distanța e de 1 km, dacă o faci o dată pe săptămână e ok, dar dacă o faci în fiecare zi, presupun că nu mai e așa. De aceea, vă rog să mă credeți că toate lucrurile, toate analizele se fac având în vedere aceste lucruri, nu poți, deși, știți bine că o linie de transport public când se alege izocrona și bazinul de călători se alege o izocronă de maxim 15 minute. În 15 minute un om poate să meargă în medie cam un km pe jos.

Domnul Marian Ivan

Exact

Domnul Director Ion Dedu– Direcția Transporturi, Drumuri și Sistemizarea Circulației

Mai mult nu poate să meargă. Gândiți-vă că sunt oameni care au nevoie să meargă mai mult de un km, gândiți-vă, de asemenea, că așa cum ați spus, că sunt 20% șoferi astăzi și 6 % pietoni. Și eu îmi doresc să fie mai mulți pietoni, dar, haideți să facem distincție între lucrurile astea. În momentul de față, fie că vrem, fie că nu vrem, că ați făcut referire și la A1, trăim într-o societate așa cum trăiește și Europa, în care autovehicolul privat nu poți să-l restricționezi total. Există o limită, o



balanță, un echilibru pe care trebuie să-l respectăm și închei prin a vă spune: 1. nu este vorba de creșterea traficului, este vorba de rezolvarea circulației într-un nod, poluarea care se produce se produce datorită faptului că mașinile respective așteaptă să treacă de acel nod. Odată cu ele așteaptă și transportul public. Bineînțeles o să facem benzi proprii. Nu știu dacă știți, dar pe Magheru, în strategia noastră este să mărim trotuarele, să micșorăm numărul de benzi, aia întradevăr va reduce traficul, dar va permite nodului să funcționeze la capacitatea arterei respective și asta e strategia noastră, da? Poluarea întradevăr va scădea, cum a zis domnul arhitect, în condițiile care mașinile care stau de la Piața Victoriei la coadă, vor consuma mai puțin carburant nedeplasându-se și strada va arăta altfel. Legat de taxa de congestie, știți bine că o avem în vedere, dar ea are la bază niște măsuri anterioare, măsurile anterioare se numesc promovarea transportului public, reușita autorității în a crea benzi dedicate, nu este ușor să o faci. Transportul public în a dezvolta linii care să rezolve problema celor care vin din Ilfov cu mașinile sau, cum ați zis, din altă parte, că nu au alternativă de transport. Până acum nu s-a creat, muncim să facem lucrul acesta. Coroborată cu politica parcarilor, poate conduce la o descongestionare a centrului, crearea unei taxe de de congestie fără măsuri complementare de dezvoltare a infrastructurii pe inelele de circulație cum ați zis, nu va avea ca efect decât o tulburare a societății în primul rând, mă refer la cei care utilizează transportul privat vrem nu vrem, și în al doilea rând, vom avea foarte multe probleme cu congestia în trafic pentru că blocajele se vor produce pe inele și apoi, nu știu ce vom sune celorlalți cetățeni. Deci e clar că suntem pe aceeași direcție. Revin prin a vă ruga să continuăm ceea ce am început, dar dacă ne certăm așa și ne criticăm tot timpul la fiecare proiect, nu mai facem nimic în orașul acesta, stăm și cu asta basta, ne uităm la ceea ce este, trece vremea, ne plângem că nu folosim fondurile și cu asta basta.

Domnul Marian Ivan

Aș vrea să vă spun că acest proiect este opus a ceea ce noi lucrăm. Pietonii și bicicliștii de fapt sunt afluenții care vin la RATB. Cred că se face o confuzie în momentul în care se separă pietonii și care merg pe jos 1 km, 2, 5, 10. Nu, sunt acei oameni care obișnuiesc să meargă pe jos până la stația de autobuz, uitați-vă ce se întâmplă cu șoferii care opresc pe banda a doua și imediat traversează. Pentru ei cea mai scurtă distanță și să meargă cât mai puțin pe jos. Atâta timp cât oamenii nu sunt obișnuiți să meargă măcar 200 de metri pe jos înseamnă că avem o problemă, iar încurajarea mersului pe jos nu înseamnă să punem oamenii să meargă kilometri pe jos, nici măcar 500 de metri, dar măcar să meargă până la pâine.

Doamna Gabi Florea – Șef Serviciu - Serviciul Transparență Decizională – Direcția Asistență Tehnică și Juridică

O să vă rog să scurtați sau să încheiați. Văd că și colegii dumneavoastră doresc să-și exprime opinia și au dreptul la acest lucru în ședința de astăzi.

Domnul Marian Ivan

Iarăși mi se pare ciudată exprimarea domnului arhitect Beldiman, care spunea că spațiul va fi iluminat și ventilat natural. Deci, mai iluminat și mai ventilat natural decât la suprafață este imposibil. Totuși oamenii preferă să stea în natură de cât să srea într-un beci, cu un geam deschis. Poate din punct de vedere urbanistic, este altceva. Despre creșterea gradului de siguranță pe care o amintea, eu tocmai am spus că nu crește gradul de siguranță al pietonului, din contră o expune și mai mult deoarece va mări, exact asta spune proiectul, că vrea să mărească viteza traficului în zonă.



Persoanele cu dizabilități, să-i spui unei persoane cu dizabilități care în momentul acesta nu știu cum poate ajunge la Piața Romană, câte stații de metrou sunt? Până la metrou cum ajunge? V-ați pus în situația celor care au..Câte persoane cu dizabilități credeți că există în România? 750 de mii, de ce nu le vedem pe străzi? Bicicliștii sunt mult mai puțini, dar îi vedeți. Persoanele cu dizabilități de ce nu le vedeți? Pentru că nu au unde să iasă.

Doamna Gabi Florea – Șef Serviciu - Serviciul Transparență Decizională – Direcția Asistență Tehnică și Juridică

Vă rog frumos să am reținut punctul dumneavoastră de vedere, am reținut pe bandă

Domnul Marian Ivan

Am înțeles. Grupurile sanitare sunt bine venite, dar nu trebuie să facem un pasaj pentru asta. Îmbogățirea microclimatului vegetal nu se face plantând niște pomi și scăzând traficul rutier în zonă și..Multumesc.

Domnul Consilier General Silviu Văduva

Bună ziua, permiteți-mi să mă prezint, sunt Silviu Văduva, sunt consilier general și sunt de peste 10 ani de zile implicat în problemele administrației publice locale. Mă bucur că la fiecare dezbateră publică, în ultimii ani din ce în ce numărul cetățenilor care participă este mai mare. Din păcate, nu pot să spun că și seriozitatea și participarea din partea primăriei este pe măsură. Mulțumim domnului director care este aici, îmi pare rău că nu este și domnul primar general, că nu este și un viceprimar general, domnul arhitect șef sau alte persoane cu decizie în administrația publică a Bucureștiului. Ce vreau să vă spun, din păcate și ședințele publice ale Consiliului General al capitalei nu sunt publice așa cum ați remarcat și dumneavoastră și am făcut apel și la Primarul General și o să fac și în prima ședință pentru ca ele să fie cu adevărat publice, nu on-line cum sunt acum. Nu mi se pare normal ca dumneavoastră să stați într-o altă sală și nu în sala în care se ține ședința. La prima ședință de consiliu General voi face o interpelare, ar fi a cincea de la începerea acestui mandat, în care solicit ca accesul dumneavoastră să fie public, atât al cetățenilor cât și al ONG-urilor. Dacă ar fi fost domnul Primar general cred că ar fi ținut cont de multe dintre părerile dumneavoastră. E bine că cetățenii sunt implicați și verifică transparența cheltuiere a banului public, discutăm despre cheltuirea a 18 milioane de euro, despre începerea a tot felul de proiecte pentru care nu există finanțare. După cum știți, anul trecut deficitul bugetar a fost de peste 100 milioane de euro la nivelul primăriei capitalei, reprezentând peste 10 % din bugetul Primăriei Capitalei. S-au început foarte multe proiecte care au rămas în stadiul de începere, unde se plătește conservarea lor, bani cheltuiți care nu au produs nici un efect pentru cetățeni, pentru București. Vedem pasajul de la Virtuții, pasajul de la Văcărești și multe alte lucrări. Nu există o prioritizare a investițiilor în infrastructura Bucureștiului.

Domnul Director Ion Dedu– Direcția Transporturi, Drumuri și Sistemizarea Circulației

Scuzați-mă, sunteți de la PDL? Dumneavoastră ați aprobat proiectul

Domnul Consilier General Silviu Văduva

Da, sunt de la PDL

Domnul Director Ion Dedu– Direcția Transporturi, Drumuri și Sistemizarea Circulației

Dumneavoastră ați aprobat indicatorii, suntem la o dezbatere politică , unde suntem aici?

Doamna Gabi Florea – Șef Serviciu - Serviciul Transparență Decizională – Direcția Asistență Tehnică și Juridică

O să vă rog să rămânem la subiectul discuției.

Domnul Director Ion Dedu– Direcția Transporturi, Drumuri și Sistemizarea Circulației

Haideți să vorbim despre proiect, nu despre probleme politice

Domnul Consilier General Silviu Văduva

Păi nu , domnule director, vorbim că v-ați apucat să faceți piațete de zeci de milioane de euro. PSD-ul l-a aprobat

Domnul Director Ion Dedu– Direcția Transporturi, Drumuri și Sistemizarea Circulației

Luați hotărârea de consiliu și uitați-vă cine aprobat

Doamna Gabi Florea – Șef Serviciu - Serviciul Transparență Decizională – Direcția Asistență Tehnică și Juridică

O să vă rog, domnul director, să revenim la subiectul discuției noastre de aici.

Domnul Consilier General Silviu Văduva

Despre asta discutăm aici, asta ați remarcat și dumneavoastră mai devreme, ne apucăm să rezolvăm o problemă, de fapt să tratăm efectele și nu cauza care o produce.

Domnul Director Ion Dedu– Direcția Transporturi, Drumuri și Sistemizarea Circulației

Păi de ce l-ați aprobat vă întreb

Domnul Consilier General Silviu Văduva

Dacă murim de frig, dumneavoastră ne dați aspirină, în loc să ne dați o haină să ne îmbrăcăm. Vreți să rezolvați problema din centru, ca să creșteți traficul exact cum au remarcat de fapt toți cei care au vorbit până acum.

Domnul Director Ion Dedu– Direcția Transporturi, Drumuri și Sistemizarea Circulației

Nu l-ați aprobat domnule consilier, nu ați fost în mandatul trecut?



Domnul Consilier General Silviu Văduva

Stați puțin că vroiam să spun ceva, mai ales pentru domnul director. Deci, eu am remarcat, și am aceeași părere cu dumneavoastră și din cauza asta am să vă spun că vă sprijin și am constatat că nu este bine abordat proiectul acesta din punctul de vedere nu neapărat al necesității, ci al prioritizării investițiilor. Nu l-am votat pe acesta și nici nu o să-l votez, da? Nu consider că este o prioritate investițională pentru București să facem acest pasaj în centrul orașului când nu avem centura terminată. De ce să creăm posibilitatea mașinilor să mărească densitatea traficului în centrul orașului, când putem să evităm acest lucru și să-i trimitem pe inelele de circulație, pe centură acest trafic. Deci mi se pare abordarea nepotrivită în primul rând. Mi se pare, după cum am spus și la început, neseriozitatea primăriei cu privire la participare, mi se pare nepotrivit ca domnii viceprimari și primarul general nu participă. Vă stau la dispoziție și în continuare, să-i lași pe cetățeni să-și spună părerea și le stau la dispoziție tuturor celor care doresc ca să îmi transmită problemele lor cu privire și la alte probleme de urbanism. Vă mulțumesc.

Doamna Gabi Florea – Șef Serviciu - Serviciul Transparență Decizională – Direcția Asistență Tehnică și Juridică

Vreau să fac o observație.....o precizare. Domnul primar este reprezentat de către reprezentantul direcției din aparatul de specialitate, care a întocmit acest raport și acest proiect de hotărâre, domnul de la direcția de urbanism și domnul director Dedu. Domnul arhitect șef este în concediu, iar toate observațiile și tot procesul-verbal va fi înaintat și domnului primar.

Domnul Gruia Bădescu

Bună ziua, mă numesc Gruia Bădescu, sunt actualmente doctorand la Cambridge, în arhitectură și studii urbane și am lucrat la planul integrat de structură urbană pentru centrul Bucureștiului. Aș vrea să fac un comentariu și să vă pun o întrebare. În primul rând apreciez proiectul, este interesant am văzut și o mare atenție asupra pietonilor, dar ceea ce vreau este punem în prolemă oportunitatea, pentru că vorbești dumneavoastră dădeați exemplu că în multe orașe europene există pasaje în subteran. Există, în Budapesta, vecina noastră, la fiecare intersecție există pasaje construite în anii 60-70. În Londra a fost construit un pasaj în anii 60-70. După anii 90 întreg corpul de cercetare în domeniul design-ului urban arată că aceste pasaje sunt întradevăr negative pentru mobilitatea pietonilor, iar în contextul în care și Comisia Europeană, dar și diverse organisme din diverse țări, de exemplu, comisia pentru arhitectură și mediu construit din Anglia, au acea piramidă a priorităților care pun pietonul pe primul loc, biciclistul pe al doilea, după aceea vine transportul în comun și după aceea vine mașina. Sunt chiar recomandări făcute și dacă vă aduceți aminte momentul care se lucrează în Anglia By Design unul dintre priorități este pentru toate autoritățile locale să știe că atunci când au astfel de treceri la subteran, să facă tot posibilul să le rezolve, pentru că se demonstrase de-a lungul anilor că nu sunt bune pentru mobilitatea pietonală și de asemenea creează diverse disfuncții, dar și atunci când se pune problema ca să facio nouă astfel de intervenție, să se facă tot posibilul să se evite, pentru că mobilitatea principală este la suprafață. Nu vorbeam de proiectul în sine și cei care au lucrat la el cu foarte multă credință. Problema este avem nevoie de această intervenție? Întrebarea pe care o pun eu este cum se corelează acest proiect cu principiile pe care Pidu-ul la care am lucrat le pune despre mobilitatea din București în care întradevăr aceste principii de mobilitate pietonală ca fiind prioritară, devine partea gândirii strategice a municipiului București? Cum acest proiect se potrivește cu acea prevedere și în Pidu Piața Romană



era considerată obiectiv strategic pentru un concurs internațional de soluții pentru că este foarte complex. Până la Piața Romană avem întradevăr o suprafață pietonală, vreau doar să știu cum corelați cele două. Mulțumesc.

Domnul Director Ion Dedu– Direcția Transporturi, Drumuri și Sistemizarea Circulației

Am să vă răspund cu o întrebare dacă vreți. Vă găsiți pe trotuarul dintre Bulevardul Dacia și strada Mendeleev sau pe trotuarul dintre Ana Ipătescu și Bulevardul Dacia și vreți să ajungeți la stația de autobuz din zona dintre Dacia și Căderea Bastiliei sau la stația de metrou de la Romană. Cum faceți?

Domnul Gruia Bădescu

Merg pe trecerea de pietoni.

Domnul Director Ion Dedu– Direcția Transporturi, Drumuri și Sistemizarea Circulației

Câte treceri de pietoni aveți?

Domnul Gruia Bădescu

Știți care este soluția ? Soluția este să le corelați. Am locuit, de exemplu, în Washington D.C, unde a fost mare problemă de-a lungul anilor că ...nu erau... pentru pietoni. Situația s-a schimbat, au făcut o nouă analiză ...care avea douăsprezece treceri, acum se poate trece într-un minut.

Domnul Director Ion Dedu– Direcția Transporturi, Drumuri și Sistemizarea Circulației

Cât de largi sunt străzile respective?

Domnul Gruia Bădescu

.....este de 3 ori mai mare decât Piața Romană.

Domnul Director Ion Dedu– Direcția Transporturi, Drumuri și Sistemizarea Circulației

Părerea mea este că, odată, aveți trei conflicte, da? Apropo și de traversarea ,traficul în condițiile în care traficul pietonal este mai redus, deși unii șoferi respectă nu respectă semaforul, pe câtă vreme dacă puteți să apelați la respectivul pasaj, nu aveți nici un conflict și ajungeți direct la stația cu scări rulante, civilizat, cu lifturi, ajungeți direct la stația în care doriți să ajungeți, în locul care doriți să ajungeți. Vorbim de puncte intermodale, da? Considerați că punctul intermodal de pe pasajul Basarab este un punct incomod?

Domnul Gruia Bădescu

Punctul intermodal care este prevăzut și în Pidul pentru Piața Romană este o idee bună, punctul intermodal, dar asta nu înseamnă că trebuie ca toți pietonii să fie trecuți acolo, adică....

Domnul Director Ion Dedu– Direcția Transporturi, Drumuri și Sistemizarea Circulației

Știu, în condițiile care fluxul de călători crește față de cel care este acum pentru că așa am dorit cu toții. Cum vedeți utilizarea acestei zone de către pietoni în condițiile în care toți trebuie să

meargă perimetral pe această piață și să utilizeze trecere de pietoni, în condițiile în care trebuie pe trotuarele existente în momentul de față să se facă și acumularea acestora. Și în condițiile în care unii vin din stânga, unii vin din dreapta.

Domnul Gruia Bădescu

Vă sugerez să vă uitați la Oxford Circus de la Londra și felul în care au făcut traversări pe diagonală. Este un proiect foarte apreciat în Londra.

Domnul Director Ion Dedu– Direcția Transporturi, Drumuri și Sistemizarea Circulației

Păi da, dar aici vorbim despre altceva, nu putem să facem pe diagonală. Haideți să vorbim concret.

Domnul Gruia Bădescu

De ce este? Oxford Circus este cea mai aglomerată intersecție din Londra.

Domnul Director Ion Dedu– Direcția Transporturi, Drumuri și Sistemizarea Circulației

Vă aștept cu un proiect cu traversare pe diagonală.

Domnul Gruia Bădescu

Idea e că, vroiam doar să spuncă nu se corelează și este o investiție foarte mare pentru acest lucru, este un punct de vedere, sper să fie luat în considerare.

Domnul Director Ion Dedu– Direcția Transporturi, Drumuri și Sistemizarea Circulației

Vă mulțumesc

Doamna Irina Zamfirescu

Unde plecați domnu Dedu? Nu plecați! Pentru că tocmai am fost martori a unui expert, dumneavoastră spuneți mai devreme că nu avem, că nu sunt bani. Gruia este unul dintre acei experți și iată :

1. domnul Beldiman a spus mai devreme că nu consideră că acest pasaj ar rezolva problema traficului. Din punctul meu de vedere, cumva dezbaterea arfi trebuit să se încheie acolo, pentru că ,dacă însăși autorul a declarat lucrul acesta, și ,mai mult, a făcut ceea ce era punctul de vedere cu care noi am venit inițial aici, prioritizarea investițiilor și domnul Beldiman a spus ca și noi, este nevoia de acele centuri. Acelea vor fi soluțiile pentru București. În condițiile astea de ce nu gândim o prioritizare a investițiilor conform cu nevoile reale pe care din nou le-a spus din nou autorul proiectului, nu noi.

2. Pe de altă parte, cu privire la exemplu Paris, halelor din Paris, am verificat chiar acum proiectul este cu spațiile subterane din anii 70, din 2010 se lucrează pentru a se reface gradinile pe suprafață și spații deschise pentru cetățeni. Pe de altă parte, eu știu, dacă mă ajută experții, acolo e o problemă, inclusiv faptul că pe acolo trece Sena, o problemă de climă, deci nu vorbim despre aceleași premise ca să ajungem la aceeași concluzie. Eu mă aștept ca primăria în momentul în care ne propune un proiect, să aibă niște studii la baza lor. Faptul că dumneavoastră ne spuneți nu știți



câți pietoni, câți cetățeni sunt pietoni, câți cetățeni vor transport public, este o negură, practic, în momentul de față nu știm care sunt...

Domnul Director Ion Dedu– Direcția Transporturi, Drumuri și Sistemizarea Circulației

Nu am zis că nu știm, v-am zis 50% conform Master planului de transport utilizează autovehicule private , în 2008. Îmi pare rău, dar Master planurile de transport se actualizează odată la 5 ani. Încă nu este actualizat, dar dumneavoastră credeți că diferența este așa de mare?

Doamna Irina Zamfirescu

Nu vreau să cred nimic, vreau ca primăria să mă informeze, nu vreau să am eu niște prezumții.

Domnul Director Ion Dedu– Direcția Transporturi, Drumuri și Sistemizarea Circulației

Master planul a fost prezentat și în toate ieșirile publice, să pun așa, pe care le-a avut Primăria Municipiului București, și-a exprimat dorința de a promova transportul public și transportul alternativ în defavoarea transportului privat și măsurile pe care vrem să le luăm țin de acest lucru. Așa cu a zis domnul arhitect, lucrăm la inelul median, sunt proiecte care să realizeze inelul median, lucrăm de asemenea la inelul principal de circulație, ba mai mult când am zis că vrem să lucrăm pe inel a venit domnul consilier și ne-a spus, ați făcut pasaj...inelul principal înseamnă și Mihai Bravu, prioritizarea pe direcția inelară, dați-mi voie domnul consilier, pe direcția inelară a traficului înseamnă ca inelul principal și inelul median să se realizeze intersecții denivelate în absolut toate zonele de intersecții cu arterele radiale. La asta lucrăm.

Doamna Irina Zamfirescu

Există un proiect amplu în cadrul caruia acest pasaj este o componentă.

Domnul Director Ion Dedu– Direcția Transporturi, Drumuri și Sistemizarea Circulației

Doamna Ghica Chișinău, bulevardul Doamna Ghica de fapt asta este ,este continuarea inelului median, autostrada suspendată este de fapt închiderea inelului median pe zona de nord a Bucureștiului care ce face, distribuie traficul în oraș pentru că nu putem să ne oprim la șoseaua de centură, avem 2 milioane de oameni în interiorul șoselei de centură, pe ăia trebuie să-i aducem aici, în afara inelului avem câteva sute de mii, deci problema este să aduci aceste inele cât mai aproape de necesitatea oamenilor. E clar că pe această zonă trebuie să avem mai mult transport public și-n acest sens ne dorim să prelungim linia de troleibuz de la Piața Unirii, unde am reușit să o aducem, să o ducem până dincolo de Arcul de Triumf, probabil până la Piața Presei Libere, ne dorim ca una din cele trei benzi care vor rămâne pe sens spre Magheru să fie dedicată transportului public.

Doamna Irina Zamfirescu

Vă jur că sună a campanie electorală.

Domnul Director Ion Dedu– Direcția Transporturi, Drumuri și Sistemizarea Circulației

Doamnă, nu sunt politician și nu o să fiu vreodată, și nu o să candidez vreodată pentru o funcție aleasă.

Doamna Irina Zamfirescu

Știu, nu am vrut să vă acuz. Vroiam să...

Domnul Director Ion Dedu– Direcția Transporturi, Drumuri și Sistemizarea Circulației

Știu. Vreau să rămân un specialist care își dorește să promoveze în primul rând transportul public, pentru că Bucureștiul este un oraș mare.

Doamna Irina Zamfirescu

Ajungem la ultimul punct pe care vroiam să-l abordez. Bulevardul Magheru. Autostrada București - Ploiești are 3 benzi pe sens. Bulevardul are 4 pe sens. Nu există bandă unică de transport. Nu știu să existe un proiect. Poate dumneavoastră știți că va exista. Nu era firesc să pornim întâi cu acest tip de reglementări cu benzi unice, tot ce înseamnă aceste benzi unice? Amenzi pentru șoferii care opresc pe benzile unice, celor care le utilizează, etc... și apoi să vedem în ce măsură mai este o problemă cu traficul în Piața Romană?

Eu nu sunt expert, e adevărat, dar în condițiile care...

Domnul Director Ion Dedu– Direcția Transporturi, Drumuri și Sistemizarea Circulației

Vă invit să veniți la etajul 12 săptămâna viitoare să vă prezint proiectul de reorganizare a circulației în zona centrală a Municipiului București, ceea ce s-a realizat până acum, pentru că se face pe etape prin care ne dorim să rezolvăm atât problema traficului, nu prin creșterea lui, ci prin să spunem omogenizarea acestuia, da? Atât pe străzi cât și în noduri. Această omogenizare înseamnă practic ceva constant, care nu creează sincope. În al doilea rând ne dorim să creăm benzi unice pentru transportul public, în al treilea rând ne dorim să creăm benzi pentru bicicliști, ne dorim să creăm spații pentru pietoni mult mai mari, inclusiv străzi sută la sută dedicate pietonilor și aici vă rog să luați că acest proiect s-a coordonat cu proiectul Pidul, care are în vedere acest lucru. Deci, lucrurile astea le avem în vedere. Încă o dată, este dedicat pietonilor. Aici vrem nu vrem, artera de circulație nord –sud este tradițională, ea tot timpul a fost utilizată și este greu să o închizi dintr-o dată ca un robinet. Va trebui să o luăm treptat pentru ca oamenii să accepte acest lucru. Vă rog să mă credeți, după ce terminăm Buzești – Berzei, vom începe să lărgim trotuarele pe bulevardul Magheru. Vor ramane numai trei benzi pe sens, din care una va fi dedicată special transportului public. Este posibil, dacă spațiul ne permite, ca în centru să facem un spațiu verde cum este și pe porțiunea cealaltă către Piața Victoriei. Deci, asta este politica noastră, dar gândiți-vă, nodurile, este o piață în care intră 5 artere 6 chiar, dacă luăm și Mendeleev-ul în considerare. Sunt 6 străzi care intră într-o piață, fiecare stradă, oricât de mică ar fi, traficul își aduce aportul în acest nod, este un nod în care acea omogenizare a traficului nu poate fi făcută decât în condițiile în care vom reuși să scoatem niște conflicte din acest trafic. Ne gândim că traficul pietonal va crește și vă garantez că va crește odată cu dezvoltarea zonelor pietonale prin această piață vor trece foarte mulți oameni, ne dorim să aducem turiști în București care vor merge către Centrul Istoric, tot printr-o stradă pietonală, printr-o piață a Revoluției, care ne dorim și aia să fie pietonală și în condițiile astea nu o să mai putem face față, deci o să avem un bulevard cu mașini care așteaptă să intre într-o intersecție oricât de mult ar aștepta pentru că dacă , până când vom putea lua măsura introducerii acelui sistem de taxă de centru, care impuneși realizarea unui sistem tehnic nu numai atât, de urmărire, nu poți să spui de mâine e taxă.



Deci, acelor pietoni trebuie să le asigurăm o anumită fluentă. Vă rog să mă credeți că am analizat acest proiect în Comisia de circulație cred că de 20 de ori.

D-na Irina Zamfirescu

.....jumătate din centrul Bucureștiului. De ce nu putem discuta un proiect integrat cu toate aceste lucruri puse cap la cap, și trebuie să le gândim pe bucățele, noi cetățenii pentru că noi nu avem planșele puse în dezbatere public pe site-ul primăriei. Vă mărturisesc, eu am fost nevoită să citesc articolul din ziarul „Gândul” care era o traducere a acelor documente publice, pentru că nu înțeleg nimic, eu știu una și bună cetățenilor le place pe suprafață, ...doi... asta am vorbit în calitate de pieton, în calitate de șofer și sunt șofer, vă mărturisesc o să fiu extrem de tentată să vin la acea intersecție pentru că știu că pe acolo am un timp mai scurt decât îl aveam înainte. Din punctul meu de vedere pe mine mă încurajați să nu mai evit acea intersecție pe mine personal, nu știu în mintea cui se va întâmpla lucrul asta. Trei, revin, toate aceste planuri pe care le aveți pentru transportul public în comun sunt niște lucruri despre care eu v-am auzit pe dumneavoastră discutând de ani de zile, pe care nu reușesc să le văd cu totul, cu toate că sună foarte bine dar ne-ar ajuta să discutăm cap coadă.. și pe de altă parte d-nul Pătrașcu a spus în articolul din Gândul că dispar cele două treceri de pietoni, dispar pietonii din zonă ceea ce este minunat. Din start este o poziționare a primăriei agresivă față de pietoni, dispariția pietonilor în zonele centrale ar trebui să fie o tragedie pentru o administrație publică locală, pentru că așa cum spuneți și dumneavoastră.. mă rog nu putem să facem dintr-o dată să facem educație pentru că întradevăr, oamenii sunt orientați pe transport public, spre transportul personal. Din punctul meu de vedere autoritatea publică locală trebuie să forțeze cumva această componentă de educație civică prin aceste măsuri de încurajarea transportului public, în mod real. Mulțumesc!

D-na Oana Preda – cetățean

Bună ziua. Sunt din București și vorbesc în calitate de șofer. Deși am mașină și o folosesc, am înțeles că orașul București nu poate să găzduiască atâtea mașini câte putem noi să avem, la fel cum se întâmplă în alte capitale ale Europei unde și ceilalți oameni au înțeles că orașele lor nu pot să găzduiască atâtea mașini câte ar putea ei avea. Eu sunt de acord că nu trebuie să-mi fie ușor să traversezi orașul prin centru ci să-mi fie ușor să traversez prin alte părți. Dacă tot iubim pietonii și dacă tot înțelegem cu toții aici că transportul comun trebuie să fie o prioritate nu înțeleg de ce începem cu un proiect care ajută posesorii de mașini și nu pietoni și pe utilizatorii de transport în comun. Oricât ați încerca să ne faceți să credem că este un proiect pentru pietoni, noi știm că nu este. Mulțumesc!

D-na Elena Calistru

Am două întrebări, una legată de conținutul acestei politici de urbanism, aș vrea să știu care au fost celelalte variante luate în calcul și de ce a fost această variantă mai

avantajoasă decât alta? A doua întrebare este legată de finanțarea acestui proiect , se vehiculează diverse sume. Aș vrea o sumă exactă pentru această investiție, aș vrea să știu sursele care se vor folosi pentru această investiție, cât vine din taxele locale, cât de la bugetul de stat dacă vin bani de acolo, câți sunt împrumuturi, dacă sunt împrumuturi la ce dobânzi?

D-nul Director Executiv Dedu Ion- Direcția Transporturi ,Drumuri și Sistemizarea Circulației

Finanțarea este din bugetul local vă spun....dacă îmi permiteți să mă uit să vă spun exact suma proiectului... legat de modul de asigurare al finanțării nu avem nici împrumuturi, nici ca la Piața Sudului fonduri europene , avem.....

D-na Elena Calistru

Sunt numai transferuri de capital , să înțeleg?

D-nul Director Executiv Dedu Ion- Direcția Transporturi ,Drumuri și Sistemizarea Circulației

Sunt numai bani de la bugetul local al Municipiului București. Imediat vă spun....indicatorii sunt 103 milioane, contractul75 milioane de ron.

D-na Elena Calistru

Când estimați că va fi lansată licitația ?

D-nul Director Executiv Dedu Ion- Direcția Transporturi ,Drumuri și Sistemizarea Circulației

Deci contractual de execuție este făcut, este încheiat din deci acum discutăm planul urbanistic zonal, indicatorii tehnico-economici care stau la baza demarării tuturor lucrurilor au fost aprobați în 2006 dacă nu mă înșel...când s-a demarat și licitația.

D-na Elena Calistru

Când anume?

D-nul Director Executiv Dedu Ion- Direcția Transporturi ,Drumuri și Sistemizarea Circulației

2006.

D-na Elena Calistru

Pentru acest proiect pe care îl prezentați azi.

D-nul Director Executiv Dedu Ion- Direcția Transporturi ,Drumuri și Sistemizarea Circulației

Vă rog nu luați ... pentru că analizele care s-au făcut acum, s-au făcut în anul 2011-2012 nu s-au făcut în 2006, au fost reluate și făcute toate analizele, dacă cunoașteți foarte



bine și ați fi corecți și ați informa a existat un PUZ aprobat, dacă nu mă înșel pentru acolo, acesta fiind PUZ-ul care actualizează efectiv toate datele la anul 2012.

D-na Elena Calistru

Dacă înțeleg corect, acest proiect a fost aprobat în 2006 cu indicatorii pe care nouă ni-i prezentați astăzi?

D-nul Director Executiv Dedu Ion- DirecțiaTransporturi ,Drumuri și Sistemizarea Circulației

Nu, în 2006.. trebuie să înțelegeți modul de implementare a unei investiții.

D-na Elena Calistru

Investițiile multianuale sunt un domeniu pe care îl stăpânesc, tocmai de aceea întreb..

D-nul Director Executiv Dedu Ion- DirecțiaTransporturi ,Drumuri și Sistemizarea Circulației

Indicatorii tehnico-economici se bazează pe studiul de fezabilitate din 2006, care din punct de vedere constructiv al caracteristicilor tehnice este exact ca și ce pe care l-am făcut acum. În altă ordine de idei pentru Planul Urbanistic Zonal s-au refăcut toți indicatorii cu amenajări, cu pomi și așa mai departe pentru anul 2012, inclusiv analiza de trafic care s-a făcut la suprafață, deci vorbim de ceva dedesubt și organizarea traficului de la suprafață pentru ceea ce este acum.

D-na Elena Calistru

Să vă pun altfel întrebarea, din câte știu eu, în cazul oricărui proiect de investiție vorbim în primul rând de o dezbatere publică pe ceea ce vedem și aici, precum și de ceea ce ține acest schelet și finanțarea din spatele respectivului proiect. Orice dezbatere publică potrivit legii nr.52/2003 are în vedere un proiect de lege...

D-nul Director Executiv Dedu Ion- DirecțiaTransporturi ,Drumuri și Sistemizarea Circulației

Eu nu eram în 2006 aici dar presupun că înainte de a se aproba respectivii indicatori a existat o dezbatere publică.

D-na Elena Calistru

Există undeva acest contract public, stim cine este contractantul?

D-nul Director Executiv Dedu Ion- DirecțiaTransporturi ,Drumuri și Sistemizarea Circulației

Există un contract public, bineînțeles este o asocierie Astaldi Euroconstruct și încă cineva, nu mai știu cine.

D-na Elena Calistru

Aș vrea să vă mai întreb dacă din 2006 și până acum estimați faptul că alocarea financiară inițială din acel proiect va crește în vreun fel, dat fiind faptul că din 2006 și până acum au trecut șapte ani, precum și faptul că peste noi a trecut o criză financiară, și că în general partea de investiții s-a regândit un pic la nivelul tuturor instituțiilor publice.

D-nul Director Executiv Dedu Ion- DirecțiaTransporturi ,Drumuri și Sistemizarea Circulației

La ce vă referiți, nu înțeleg?

D-na Elena Calistru

Au fost acte adiționale?

D-nul Director Executiv Dedu Ion- DirecțiaTransporturi ,Drumuri și Sistemizarea Circulației

Nu au fost acte adiționale, exista un contract care are un mod de actualizare, există o lege care spune că investițiile publice se actualizează într-o anumită formă și pe asta ne bazăm.

D-na Elena Calistru

Va rămâne aceeași sumă negociată la acel moment.....acela este contractul final

D-nul Director Executiv Dedu Ion- DirecțiaTransporturi ,Drumuri și Sistemizarea Circulației

Contractul care era în documentația de licitație, nici nu se poate schimba contractul sub o altă formă după cum știți .

D-na Elena Calistru

Se pot face acte adiționale.

D-nul Director Executiv Dedu Ion- DirecțiaTransporturi ,Drumuri și Sistemizarea Circulației

Nu se pot face acte adiționale care să schimbe condițiile contractului de la licitație.

D-na Elena Calistru

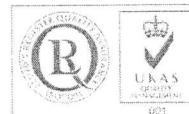
Nu condițiile ci suma.

D-nul Director Executiv Dedu Ion- DirecțiaTransporturi ,Drumuri și Sistemizarea Circulației

Nici suma, suma este una din condițiile respective, pentru că suma respectivă, având în vedere ...inflație, are un anumit indice de actualizare, este cu totul altceva, dar aceasta este legea, până la urmă vorbim pe lege.

D-na Elena Calistru

Aș fi vrut să știu care au fost celelalte variante care au fost luate în calcul și de ce ați preferat-o pe aceasta?



D-nul Arhitect Beldiman Alexandru

În principal au fost două variante, la aceasta s-a ajuns ca urmare a diverselor consultări care din 2006 au avut loc în Comisia Tehnică a primăriei. Cealaltă variantă presupunea o girație în piață și un pasaj subteran pe direcția est-vest care s-a dovedit extrem de scumpă pentru că trebuie să treacă pe sub metrou, era o soluție evident mai scumpă decât aceasta.

D-nul Vlad Bujdei- membru al Centrului de Studii în Idei Politice

Sunt student la S.N.S.P.A., am venit aici în calitate de membru al Centrului de Studii în Idei Politice, ca să văd în principiu cam cum arată societatea civilă, cea care participă la procesele decizionale din diverse structuri politice din România. Vreau să vă zic că sunt cât se poate de dezamăgit de activitatea pe care am observat-o astăzi la această dezbatere. Am și o părere despre Piața Romană, absolut toate argumentele pe care le-am auzit astăzi aici au fost pe lângă, nu mi-ați dat senzația că sunteți niște indivizi care vor să se vadă....

Doamna Gabi Florea – Consilier Juridic la Direcția de Asistență și Juridică

O să vă rog la subiectul discuției de astăzi, vă rog frumos...

D-nul Director Executiv Dedu Ion- Direcția Transporturi, Drumuri și Sistemizarea Circulației

Indivizi suntem cu toții să știți.

D-nul Vlad Bujdei- membru al Centrului de Studii în Idei Politice

Niște indivizi care vor să se vadă în fața unui microfon și să fie băgați în seamă. Eu o să aduc niște argumente, în primul și primul rând toată lumea a argumentat astăzi că este împotriva pietonilor, că sunt forțați să meargă pe subteran de parcă ar sta cineva cu sulita în spatele dumneavoastră, asta ca să vă bage în gulagul care va fi construit în subteranul Pieței Romane, se vede activitatea societății civile, ori dacă îmi permiteți, ...eu din câte am încercat să fiu atent la această dezbatere, suprafața pietonală, pentru circulația pietonală nu știu exact dacă se referă strict la suprafața care este doar la nivelul solului și nu la subteran va fi mărită cu aproape 800 m pătrați. Nu știu dacă ați fost dumneavoastră atenți la aceste date pe care domnul arhitect vi le-a oferit, de asta spun, am senzația că dumneavoastră v-ați băgat mâinile în urechi când ați venit aici la această dezbatere, ați adoptat o poziție de care erați conștienți de acasă, și nu v-a păsat de nici un fel de dezbatere. Ori trebuie să fie aici o dezbatere cu argument pro și contra, argumente cât se poate de solide, din câte văd eu inclusiv suprafața pe care mașinile vor circula este redusă cu vreo 1200 m pătrați. Este destul de mult, avem spațiu de circulat la suprafață. Domnul arhitect a spus că prin acest spațiu se va circula mai fluent, mai fluid, circulația se va fluidiza. Avem acele spații pe sub pământ, prin care putem să traversăm, eu merg pe la Piața Romană în fiecare zi și decât să stau să ocolesc, chiar ocolesc pe jumătate din circumferință...



Doamna Gabi Florea – Consilier Juridic la Direcția de Asistență și Juridică

O să rog pe toată lumea să ne limităm la subiect, dacă avem o recomandare să o precizăm.

D-nul Vlad Bujdei- membru al Centrului de Studii în Idei Politice

Dumneavoastră ați menționat că sunt 2000 de pietoni pe oră, care circulă prin această intersecție... mai mulți cu atât mai bine. Cum influențează acest proiect care mărește suprafața spațiilor la nivelul solului, pe lângă asta creează și beneficiul de a traversa intersecția pe sub pământ într-un timp mult mai scurt, a fost intervenția nu știu cărui student la arhitectură urbanistică, și spunea că o intersecție de trei ori mai mare decât Piața Romană poate fi traversată în mai puțin de un minut, ori din câte știu eu Usein Bolt scoate la 200m în 19 secunde, și cred că Piața Romană are 200 de metri ori de trei ori... eu la matematică stau mai greu, de acum sincer, e un apel pentru societatea civilă să nu mai veniți cu degetele bătute în urechi, să fiți dispuși la dialog, pentru că altfel nu o să păreți cu nimic mai diferiți decât homofobii care s-au prezentat la metzeler acum câteva zile... dialog, discurs, dezbateri.

D-na Roxana Wring –Asociația Pro do Mo

Domnul Dedu vrea să fim constructivi, cu domnul Dedu am fost constructivi la Buzești-Berzei, domnul Dedu a făcut exact opusul a ceea ce am parafat cu toții. În cazul acestui proiect, domnul Beldiman în mod corect a spus că nu-i de arhitectură, dar nu este nici de urbanism este un proiect de circulație de transport ca dovadă că aici este domnul Dedu, iar domnul de la urbanism nu ne-a spus nimic. Aceste proiecte au fost toate începute în perioada mandatului Videanu, fac parte dintr-o viziune a Bucureștiului de intersecții de mari autostrăzi și pentru fluidizarea, pentru înmulțirea numărului mașinilor în centru. Nu văd unde este viziunea integrată a primăriei, având în vedere că primăria a început în Piața Universității cu un parcaj unde nu a respectat PUZ-ul, și autorizația de construire puteam ușor să o anulăm, dar nu am făcut-o, a continuat apoi pe o parte a Magherului, Administrația Străzilor și acum ajunge în Piața Romană. Eu zic așa, îi dau dreptate domnului Dedu, să facă ceea ce spune și anume : să se uite la Magheru și la regiunea Piața Victoriei până în Piața Unirii ca un spațiu integrat, reprezentativ al acestei capitale, să nu continue proiectele proaste ale fostei administrații, pentru că au reluat multe proiecte, Charles de Gaulle, acestea sunt toate proiecte din vremea de tristă amintire, și să folosim acei optsprezece milioane începând să tragem poate pe Magheru două linii să începem să vedem cum este dedicat sau dacă se plânge că sunt prea multe mașini poate să construiască oricâte parcări vrea, poate să lărgască și să demoleze cât vrea vor fi întotdeauna prea multe mașini în București dacă nu avem un transport în comun adecvat și dacă pietonii nu au pe unde să meargă, și atunci prefer să-si ia mașină. Îmi pare foarte rău că domnul Dedu nu este aici, pentru că vrea o atitudine constructivă iar noi o avem, contrar a ceea ce spune domnul de la S.N.S.P.A.,..... care e clar că trebuie să citiți proiectul , să știți că cei 800 de metri în plus s-ar



putea să vină că largesc trotuarele sau că mai știu eu de unde..., pietonii nu vor putea traversa decât străzile înguste.... Auziți, eu locuiesc la Londra, la Oxford Circus... într-adevăr îl traversez în timp, mult mai rapid decât acum Piața Romană pentru că acolo sunt oameni mult mai inteligenți, mai pragmatici, care fac niște traversări în diagonală. Uitați-vă pe Google cu arată la Tokio traversarea renumită de la Sugoi și o să vedeți că nimeni nu mai bagă pietonii cu o cheltuială imensă în subteran. Sunt de acord cu legătura spre pietoni, sunt foarte de acord cu ce face Nicolas Triboi cu foarte multă vegetație, ne trebuie, dar atât, nu ne trebuie mai multe mașini în centrul Bucureștiului și nu ne trebuie ca mașinile să circule, și așa ce circulă pe Magheru este autostradă urbană după ora șapte, nu știu dacă ați fost pe Magheru, văîie mașinile de iți este și frică să mergi pe marginea trotuarului. Optsprezece milioane și uitați-vă cum arată trotuarul începând de la Piața Romană până la Piața Univesității partea stângă este o rușine, Magheru fiind o arteră reprezentativă.

Delia Mihalache - cetățean

Locuiesc în Prelungirea Ghencea unde pietonii nu au trotuar, unde bicicliștii și șoferii se înghesuie pe două benzi ale străzii, unde stațiile R.A.T.B. sunt în noroi, unde nu există canalizare și gaze și sunt mulți câini fără stăpâni pe străzi. Atâta timp cât aceste probleme nu sunt rezolvate în București nu cred că pasajul de la Piața Romană este prioritar și necesar.

Ruben Mihai- cetățean

Bună ziua, sunt Ruben Mihai, locuiesc în Piața Romană, întâmplarea face că sunt și architect și aș vrea să vorbesc puțin despre proiect. Îmi este foarte greu să dau un calificativ sau să mă arunc asupra unor concluzii și aceasta este bine, în primul rând din cauza faptului că încă nu înțeleg matematic cuantificabil efectele propunerii, nu cunosc dacă au fost publicate niște date concrete, măsurabile, niște date precise ale situației actuale, distanțe de deplasări, timpi de deplasare care să stea la baza măsurării efectului și implicit a eficienței investiției în acest domeniu. Doar o părere așa din avion asupra proiectului, mi se pare că déjà nu mai putem vorbi de Piața Romană ci putem vorbi de un pasaj, Pasajul Roman sau nu știu cum putem sa-l spunem acum, lucru care în coroborare cu principiile strategiei pentru conformarea centrului Bucureștiului, cred că vine puțin în contradicție dacă vrem să favorizăm pietonii, atragerea turiștilor, crearea unor piețe sau spații publice, Piața Romană nu va mai fi piață și nu va mai fi un receptacol în care oamenii să vină și să se bucure de piață, de clădirile din jur, de vegetația din jur, va fi mai mult o intersecție mult augmentată, mult mai forțată, adică îi forțează pe oameni sub pământ, mașinile trec în viteză pe acolo, o chestie de transit care se dezvoltă acolo, nu știu dacă este cineva de la Spice Intex în piață, dacă a fost vreodată în discuție un dialog cu ei, cred că trebuie să ai mai mult in-put în discuția aceasta, trebuie să fie mult mai multe date matematice afișate pe baza cărora să se facă discuția aceasta, nu știu ce rol mai avem când nu ne sunt puse la dispoziție date concrete despre care să putem vorbi și pe baza cărora să putem face aprecieri. Nu vreau încă să-mi dau cu părerea asupra proiectului pentru că nu îl cunosc bine, pentru că îmi lipsesc datele de pornire. Mulțumesc!



D-na Irina Zamfirescu

O precizare scurtă și importantă ca și feedback pentru primărie, eu personal am invitat toate autoritățile P.I.D.-ului Central, o parte din ei au zis că vin, au fost jos și nu au fost primiți în primărie în cadrul dezbaterii publice.

Doamna Gabi Florea – Consilier Juridic la Direcția de Asistență și Juridică

Vreau să vă spun că, cu doamna Roxana Wring am discutat și mi-au spus că mai sunt jos treizeci persoane, am făcut tot posibilul ca toată lumea să participe la ședință. Colega mea de jos mi-a spus că nu mai este nimeni pentru dezbateri publică, și vedeți și dumneavoastră că sala este plină.

D-na Irina Zamfirescu

Vorbim despre un cetățean din zonă care nu are niște informații absolut relevante și de importante pentru a înțelege proiectul, erau din punctul nostru de vedere printre principalii actori care ar fi trebuit să fie invitați de către primărie nu de noi, ei ar fi trebuit să fie primii în sală, ei au venit la ora douăsprezece și douăzeci.

Doamna Gabi Florea – Consilier Juridic la Direcția de Asistență și Juridică

Și nu au intrat?

D-na Irina Zamfirescu

Nu, li s-a spus că nu mai sunt locuri.

Doamna Gabi Florea – Consilier Juridic la Direcția de Asistență și Juridică

Nu mi-a spus nimeni că mai sunt afară oameni, persoane, cetățeni...

D-na Irina Zamfirescu

Înțeleg, nu era către dumneavoastră, era către procedura în cadrul instituției.

Doamna Gabi Florea – Consilier Juridic la Direcția de Asistență și Juridică

Da, este afișat pe site-ul instituției din 26.02.2013.

Domnul Gabriel Negulescu- cetățean

Sunt arhitect, dar înainte de a discuta soluția și modul în care s-a ales această soluție aș vrea să înțeleg modul în care se întâmplă această investiție, înțeleg că există un constructor ales în urma unei licitații, corect?

Doamna Gabi Florea – Consilier Juridic la Direcția de Asistență și Juridică



Toată recomandarea dumneavoastră va fi transmisă domnului Dedu ,având în vedere că nu mai este în sală în momentul acesta. O să vă rog să expuneți ce aveți de spus, să ne precizați recomandarea dumneavoastră și noi o să o transmitem domnului Dedu.

Gabriel Negulescu- cetățean

Nu era o recomandare era un mod de a înțelege cum funcționează....

Doamna Gabi Florea – Consilier Juridic la Direcția de Asistență și Juridică

Era o întrebare. La ceastă întrebare domnul Dedu vă va răspunde, vom transmite procesul verbal al acestei ședințe care se va regăsi și întrebarea dumneavoastră și bănuiesc că vă va răspunde dacă veți lăsa o adresă de mail, un domiciliu, dar nu la microfon. Dacă domnul Dedu revine în sala de ședințe, cu mare drag.

Domnul Gabriel Negulescu- cetățean

Trecem la partea a doua, aș vrea să știu dacă există un studio care să argumenteze științific alegerea acestei soluții, cea de băgare a pietonilor în subteran, și dacă s-a făcut un studiu sociologic în aceea zonă care să argumenteze această soluție. Mulțumesc!

Doamna Gabi Florea – Consilier Juridic la Direcția de Asistență și Juridică

O să răspundă domnul architect îmi spune colegul meu de la Urbanism. O să vă rog să vă lăsați datele de identificare la colega mea pentru a vă putea transmite răspunsul eventual. Mai dorește cineva să ia cuvântul la această dezbatere? Vă rog, doamnă.....

Doamna Domnica Macri- cetățean

Îmi cer scuze, nu m-am prezentat prima dată, în calitate de cetățean și utilizator zilnic al Pieței Romane nu ca pieton ci în mijloace de transport în comun. Mi se promite prin acest proiect, printre altele că se va elimina comerțul haotic din Piața Romană, căruia I se va crea un spațiu în subteran, mi se pare mult să cheltuim atâtea milioane când comerțul haotic de acolo poate să fie ridicat mâine conform legii de către primărie. Apoi, mi se mai promite că atunci când voi traversa prin Piața Romană în loc de 138 secunde voi cheltui numai 78 secunde , eu vreau să stau 138 de secunde în Piața Romană pentru că este un loc minunat , este plin de oameni, este viu pe lângă minunatul aranjament verde al lui Nicolas Triboi, aș vrea să văd și mobilier urban și locuri de stat, mai mulți pietoni la suprafață asta aș dori eu, imi pare bine că se va putea intra cumva la metrou, aceasta trebuie făcută, amenajarea da, curățenie da, pietoni la subsol nu. Ca să vă spun de ce, ar trebui să vă pun aici un extras din cartea lui JAM GEHL un specialist pe care nimeni nu-l va mai putea expedia ..., domnul de la S.N.P.S.A. așa din gesture se cheamă „Orașe pentru oameni” cartea și este numai din capitolul care se cheamă scări și trepte nu, mulțumesc!

D-nul Daraban Petre- Ing. Proiectant la Metroul București

Splaiul Independenței nr. 291-293, cod poștal 060042, sector 6, București, România
Tel: 021.305.55.00 int. 1403;
<http://www.pmb.ro>



Mi-am început activitatea la Metroul București , pe vremea când eram tânăr și entuziasm la fel ca și dumneavoastră. Vreau să vă spun că , am învățat din 1975 și până în prezent, că entuziasmul este extraordinar de bun și vreau să vă mulțumesc, ca tineri care sunteți aici , că sunteți foarte vocali, foarte curajoși , îndrăzneți și vă încurajez să fiți și mai departe într-o asemenea situație. Însă, trebuie să o faceți în perfectă cunoștință de cauză și într-un concept filozofic de dezvoltare a unei conurbații. Sunt aici persoane care trăiesc la Londra, Cambridge sau prin alte părți ale lumii unde s-au căutat niște rezolvări pentru problemele cu care s-au confruntat orașele. O să vă cer scuze, am să fac un pic... poate că nu are prea mare legătură cu problema dar trebuie să începem să gândim toți în aceeași idee, altfel ne vom pune piedici unii altora și în loc să fim constructive vom fi destructive, pentru că să știți sistemele...

Doamna Gabi Florea – Consilier Juridic la Direcția de Asistență și Juridică

O să vă rog să fiți foarte scurt, imi cer scuze.

D-nul Daraban Petre- Ing. Proiectant la Metroul București

Doamnă, o să vă rog sa-mi permiteți, părul alb mă îndeamnă să spun aceste gânduri pentru că ele vin dintr-o experiență de aproape 40 de ani, în care m-am confruntat și cu conceptul lui Ceaușescu despre ce înseamnă rezolvarea problemelor de circulație în București., interzicând circulația rutieră pe bulevardul Magheru și Ana Ipătescu motiv pentru care, domnule arhitect, la Piața Romană s-a construit întâi galeria de metrou fără să fie stație, se circula cu metroul de la Piața Universității până la Piața Victoriei, nu a fost stație pentru că Ceaușescu nu vroia să fie lume , să nu fie nimeni pe acolo. Prin urmare s-a făcut acea galerie, după care au făcut și tunele, au făcut niște obstacole subterane la ora actuală care împiedică să se dea o rezolvare foarte elegantă și foarte frumoasă problemelor pe care le avem în acea zonă. Prin urmare stația Piața Romană a luat naștere după vizita lui Honecker în București , când s-a mai făcut ce s-a mai putut face, adică sa- făcut stația cu acces numai pe o parte, motiv pentru care circulația din zonă a oamenilor, nu a pietonilor, care sunt posesori ai unui contract de transport, au o obligație , e obligatoriu să ajungă în siguranță de acasă sau de la birou până la mijlocul de transport la metrou sau la stațiile de transport public. Atunci, metroul a fost o rezolvare în majoritatea orașelor lumii pentru deplasarea masivă a călătorilor și în timp, dacă știți, metroul din Londra transportă de cinci ori mai mulți călători prin subteran decât ce se pot deplasa cu mijloacele individuale și de transport public la suprafață în Londra. Metroul din Londra are extreme de multe accese disipate la nivelul clădirilor de locuit , a birourilor, a magazinelor, etc., pentru că clima din Londra face necesar ca omul să intre cât mai repede la adăpost. Bucureștiul are o climă cu veri foarte călduroase și oricât ar fi de frumos să stăm în bătaia soarelui, dar la 60 de grade cât ar ajunge temperatura la aer sub bataia soarelui în Piața Romană, nu mai este foarte tentant să stai sau pe perioada de iarnă când temperaturile sunt de minus 15 grade , oricât ar fi de atrăgător să stai la suprafață nu mai este bine atunci când 80 % din necesitățile pietonale din zona respectivă sunt determinate de necesitatea de a te deplasa de la locuință



la birou și invers. Prin urmare, prezența oamenilor în asemenea puncte nu este o prezență de loisir cum se încearcă să se prezinte în cuvântul luat de antevorbitori, este o prezență de necesitate vitală. Pe de altă parte, trebuie să înțelegem, Bucureștiul a fost întotdeauna tratat, nu ca un element circular așa cum este el definit din 1919 de Cincinat Sfințescu când s-a realizat centura feroviară care are formă perfectă. Din 1919, sunt proiecte care au vizat să se realizeze rețele de transport public, care au fost realizate în București și care în timp au fost scoase. Trebuie să amintesc că pe bulevardul Magheru circulau tramvaie pe vremea aceea, în 1956 au fost scoase, Bucureștiul era traversat de linii de tramvai dintr-o parte în alta la ora actuală pe o rază de un kilometru de centrul Bucureștiului tramvaiele nu mai ajung, cu excepția celui de la Sf. Gheorghe, cum spunea domnul director Dedu să meargă de la Piața Unirii la Sf. Gheorghe să facă acel drum pe jos, pentru tineri este foarte plăcut, pentru cei care au parul alb ca mine nu mai este la fel de plăcut. Prin urmare, vreau să spun că judecata acestui proiect s-a făcut secvențial, adică proiectul smuls din contextul general de dezvoltare al Bucureștiului, ori conceptul general la care ne chinăm de destulă vreme este ca să venim în întâmpinarea ideii de a reda orașul locuitorilor săi. Pentru a reda orașul locuitorilor săi trebuie într-adevăr să eliminăm mașinile din centrul dur al orașului și pentru aceasta există nucleul către care să tindă să facă această treabă, să nu mai fie decât mașinile riveranilor în zonă, să fie stimulată circulația dinspre centru către exterior, pentru aceasta trebuie să facă inelul principal, trebuie să facă drumuri s.a.m.d. dar până când le vom realiza pe acelea, Bucureștiul trebuie să existe, pentru că există viață, viitorul trebuie să fie clădit trebuie militat către el, nu putem ajunge ca Samanta să stăm și să se întâmple un miracol. Prin urmare pentru ca să avem străzi, zonă pietonală, zonă în care așa cum s-a spus „cel puternic sa-l protejeze pe cel slab” adică mașinile mari să protejeze mașinile mici, mașinile mici să protejeze pietonul, și pe biciclist trebuie să milităm către această idee. Pentru a ajunge la așa ceva, trebuie prin bucăți secvențiale, proiecte secvențiale care au aparent funcții contradictorii principiilor dumneavoastră, totuși ele vor realiza în viitor și această funcție. Acum vreau să revin la proiectaceastă treabă, și vreau să vă mulțumesc încă odată pentru îndrăzneala și curajul pe carei îl aveți. Mulți dintre dumneavoastră vă bazați la această intervenție pe ceea ce ați văzut în altă parte, și eu mă bazez de asemenea pe ceea ce am văzut și în altă parte și cunoscând și Directiva 144 a Uniunii Europene, cineva a invocat mai devreme Cartea Verde pentru o dezvoltare durabilă a orașelor, ea a fost după aceea în martie 2011, aceea a fost prin 2007, în 28 martie s-a dat directiva 144 care prevede până în anul 2050 ca să se reducă cu peste 80% emisiile de noxe, eliminând consumul fosil de combustibil la transporturile publice și la transporturile individuale, și vedeți ce mișcare extraordinară este să se treacă la mijloacele auto ecologice. Încă odată, revin la aserțiunea că Bucureștiul trebuie să trăiască. Bucureștiul nu are încă inelele pe care să se circule asemenea perifericelor Parisului cu viteza de 120 km, ocolind în felul acesta centrul și ajungând în felul acesta mult mai repede decât ai fi luat-o prin centru. Neavând această treabă, trebuie să acceptăm ideea că Bucureștiul este format din două clepsidre, pe direcția Nord-Sud sistemul stradal înfrățit în nord cu bulevardul Magheru - Ana Ipătescu și Dimitrie Cantemir care se deschide spre clepsidra sudică. De asemenea avem o altă clepsidră pe direcția Est-Vest unde avem cele mai mari cartiere Drumul Taberei, Militari, Crângași și se



duce prin Bulevardul Regina Elisabeta, Piața Universității, bulevardul Carol și ies pe cealaltă parte a clepsidrei, acesta este Bucureștiul..... Nu îl accept, sunt nevoit să constat că aceasta este situația, am înțeles, tocmai aceasta încerc să vă spun ...

Doamna Gabi Florea – Consilier Juridic la Direcția de Asistență și Juridică

Dacă nu țineți microfonul nu se aude pe bandă și nu am cum să înregistrez și să reditez.

Domnul Daraban Petre- Ing. Proiectant la Metroul București

Noi am făcut un proiect cu Centura Feroviară care va avea 28 de puncte de oprire care să facă funcția de preluare a circulației periferice a Bucureștenilor, astfel încât oamenii să se tenteți să ajungă de la Domnești înspre Pantelimon, nu venind prin centrul orașului dar pentru aceasta trebuie 82 km de cale ferată refăcuți și aduși la parametri de exploatare care să facă posibilă deplasarea într-un interval de timp conform definiției de la Organizația Națiunilor Unite care definește ce înseamnă transport public. Este un transport care trebuie să se facă în spațiu pe o distanță de maxim 50 km într-un spațiu temporar pe o perioadă de maxim o oră și parte financiară la un cost cu transportul public mai mic decât dacă ai folosi mașina personală astfel încât să fi determinat să renunți la mașina personală. Către acest model încercă noi să acționăm, și vă spuneam Bucureștiul va avea trei inele care vor face să nu se mai ajungă în centrul orașului și atunci vom putea vorbi despre nucleul dur de Centrul Istoric în care să fie circulație pietonală cu acea zonă de 30 km/oră în care mașinile să circule printre pietoni. E frumos ca poveste, dar pentru această poveste trebuie cu toții să ne putem de acord, să rămânem coerenți, să gândim în acest spirit. Dacă vom nega proiectele pe bucățele, nu vom face o armonie ... asta am încercat să vă spun, noi lucrăm la ora actuală la o strategie care presupune cam vreo patru sute de proiecte, două sute șaptezeci și opt de paraje de nivel, o circulație pe un drum expres în care să se facă circulația fără semaforizare așa cum aveți M..... de la Londra, ca să dau exemplu. Vreau să revin la proiect, ce face acest proiect, vă spuneam că stația Piața Romană are accesele numai pe această parte. La data în exploatare a stației, cine nu știe, trebuie să știe că fiecare stație de metrou se numără zilnic pe ore numărul de oameni care acced în stația de metrou. Stația Universității pe care dumneavoastră o huliți pentru că are pasaj deasupra ei, din cauza accesului foarte ușor generat de acest pasaj subteran, fără risc de a se produce accidente, cine are curiozitatea o să vadă statistica de accidente, o să vadă că la Piața Universității nu s-au produs accidente. Am să vă răspund, dar vă rog să-mi permiteți să vă descriu înseamnă proiectul și atunci vă spun...., am înțeles, nu, funcțiunile vor fi temporare în sensul că acum în acest moment pune în siguranță circulația pietonală din zona respectivă și accesul la stația de metrou Piața Romană. Vă spuneam, Piața Romană are accese numai pe această parte, motiv care face ca acest trotuar extreme de aglomerat, deplasarea oamenilor în această situație se face cu viteză foarte mică pentru că ajung oamenii să se lovească unii de alții. În același timp, pentru ca să ajungi din aceste zone aici trebuie să traversezi două artere, cu alte cuvinte este o



zonă ... două elemente de risc, vă spuneam că în statisticile legate de accidente, traversarea intersecțiilor de pietoni nereglementară situație care este determinată de faptul că oamenii

se grăbesc să ajungă la serviciu, e pe galben, trec și nu se uită că din partea cealaltă vine o mașină, îl calcă și se produc accidente și culmea știți care este că aceste accidente sunt mortale. Cine poate să facă o evaluare a vieților omenești care se pierd în accidente? Nimeni..... De accord, aveți un pic răbdare, vă spuneam mai devreme că până în 2050 se cere să se reducă cu 80% noxele. Cum se vor reduce? De acord, știu, dar ca să ajungem la asemenea record trebuie să facem transportul public mai prietenos, mai atractiv. Ce înseamnă mai prietenos, mai atractiv? Să-l pui pe om să meargă cât mai puțin ca distanță și este diferența aceea de timp între 128 de secunde și 72, este o diferență de un minut, unul la mână, al doilea, atractiv sigur înseamnă să nu îl expui riscului, trei, gândiți-vă vara la saizeci de grade nu este deloc plăcut să aștepti la semafor să treci în cealaltă parte să ajungi la metrou..... dacă mă întrerupeți așa, scuzați-mă, nu o să pot să-mi duc idea până la capăt.... Iar iarna în frig este și mai rău, pe când, dacă am făcut acest pasaj, crește atractivitatea stației Piața Romană, crește numărul oamenilor care vor folosi metroul pentru că ei vor constata că se reduce timpul total de deplasare de acasă la serviciu și invers cu câteva minute, ceea ce nu este deloc puțin. Este adevărat, dar noi în strategia.... dar pietonul.....

Doamna Gabi Florea – Consilier Juridic la Direcția de Asistență și Juridică

O să vă rog să păstrăm aceeași regulă, și pe dumneavoastră să concretizați și....

D-nul Daraban Petre- Ing. Proiectant la Metroul București

Încerc să spun că spun că există studii la nivelul Uniunii Europene în care sunt stabilite distanțele până la care este comodă deplasarea cu piciorul s.a.m.d. Să știți că deplasarea cu piciorul la mai mult de cinci km nu mai este plăcută, până la cinci este după aceea nu mai este, începe să fie oboseală, să nu absolutizăm niște lucruri. Nu, dar v-am spus asta e plăcere... ori izocronale după care se calculează este o izocronă de cinci minute, cinci minute înseamnă mai puțin de o jumătate de kilometru. Prin urmare, nu o să vină tot Bucureștiul, o să vină cei care au nevoie să se deplaseze pentru problemele legate de viață, toate aspectele legate de viață înseamnă deplasările diurne pentru serviciu, pentru plăcere, pentru orice doriți dumneavoastră. Am realizat în acest proiect faptul că eliminăm această intersecție largă care incompatibiliza circulația rutieră, care făcea foarte mult ca mașinile să stea și știți foarte bine că consumul cel mai mare de combustibil, poluarea cea mai mare se face la frână și la demarare. Eliminând această problemă, și de aici și de aici care sunt zonele cele mai călcate de oameni, să pun toți călătorii care vin în această zonă se duc la metrou se pun în siguranță și prin urmare va crește traficul de la metrou. De asemenea, corespondența mijloacelor de transport de suprafață, care vin din diverse zone, din Drumul Taberei, Prelungirea Ghencea, Berceni, Dorobanți, Vatra Luminoasă... etc., ale Bucureștiului și care ajung pe aceste trasee albastre, corespondența dintre aceste mijloace de transport și metrou se face de asemenea în siguranță, fără risc de accidente și încă odată spun nimeni



nu poate evalua viața oamenilor. Prin urmare, asta este funcția deocamdată despre care vorbim acum , când inelul, centrul dur al orașului va deveni zonă pietonală atunci vom putea să începem să vorbim și despre acea imagine contemplativă, foarte frumoasă a Pieței Romane pentru cei care într-adevăr nu sunt grăbiți de nevoile activității zilnice. Încă odată, susțin, și vă rog din suflet să vă puneți în conceptul de dezvoltare de viitor de asigurare a unei dezvoltări armonioase a Bucureștiului, susțin ca acest proiect să fie făcut, eu nu mă bag în problemele legate de execuție, finanțări sau treburi de genul acesta, pentru că acestea nu sunt chestiuni care nu privesc viața directă a locuitorilor, dar realizarea lui privește viața lui de zi cu zi. O singură aserțiune să mai spun, a pune vegetație în piață, aceea se va dezvolta și va fi un lucru extraordinar câștigul acela de suprafață de teren despre care vorbim face posibil să se facă această plantație, fără așa ceva nu ar fi posibil. Proiectul acesta a redus suprafața ocupată de sistemul rutier, ca să creeze loc de spațiu verde dar nu a diminuat capacitatea de tranzit a zonei, încă odată precizez, până când vom avea sistemul de circulație pus la punct în București. O singură întrebare am, aș face un sondaj acum să ridic mîna în sus cine a venit pe jos? Cine a venit cu mașina? Știu... ascultați-mă să vă răspund! ... pentru ca să facem loc de biciclete , pentru că știu sistemul din Berlin, din Londra, de peste tot, Cambridge, Toronto eu pot să stau cu dumneavoastră de vorbă cinci ore sau două zile să vă dau răspunsul la toate întrebările pe care le aveți, numai că acestea trebuie puse într-un sistem conceptual. Dacă vreți să fac și o istorie a dezvoltării orașelor și a sistemelor de transport în orașe pentru că s-au făcut și greșeli .

D-nul Marian Ivan -cetățean

Am revenit pentru că în urma discuțiilor am constatat alte greșeli , din păcate nu se înțelege că reducerea traficului auto să se facă în paralel cu încurajarea oamenilor să meargă pe jos , și să meargă cu bicicleta sau cu transportul în comun, văd că se fac... dânsul este inginer și nu prea știe exact cum este cu siguranța rutieră și cu urbanismul, dar siguranța rutieră nu se face prin ascunderea pietonilor ci se face prin măsuri de calmare a traficului, dacă este nevoie săpăm gropi de un metru și sigur pietonii vor fi absolut în siguranță deoarece mașinile nu vor mai circula pe acolo, este o chestie logică. De exemplu, am aflat de la domnul Dedu în urma discuțiilor că se iau măsuri ample de lucrări pe zona Magheru și în zona de influență ...

Doamna Gabi Florea – Consilier Juridic la Direcția de Asistență și Juridică

Cu privire la acest proiect?

D-nul Marian Ivan -cetățean

Este vorba de transportul public, ceea ce.....

Doamna Gabi Florea – Consilier Juridic la Direcția de Asistență și Juridică

Acum ne referim la proiectul de modernizare PUZ Piața Romană.



D-nul Marian Ivan -cetățean

Are legătură pentru că practic anulează studiul făcut. Una este să faci studiul pe actualele condiții de trafic unde prioritari, singurii care există sunt șoferii ,altceva să faci un studiu după, ce aplici măsuri de mobilitate urbană durabilă. Până nu există benzi pentru biciclete până nu există trotuare libere pentru pietoni, până nu există un transport public prioritizat nu putem ști câți la sută dintre șoferi vor renunța, pentru că am făcut un calcul, trei la sută dintre bucureșteni dacă renunță în momentul acesta la București, practic Bucureștiul se eliberează. Ori să începi să faci niște studii plecând de la date false, să crezi că 50 % dintre bucureșteni circulă în București în momentul acesta înseamnă că nici dacă acoperi toată suprafața, constăți că acoperi toate căile de rulare din București. Cred că aici se face greșeala, nu se înțelege că încurajarea mersului pe jos nu este o măsură care trebuie să se aplice doar în Piața Romană, ea trebuie aplicată peste tot în București , iar acest proiect va rămâne ca o gaură neagră în buget , ca o amintire din 2013 a ceea ce se realiza în alte țări în anii 60, 70.

Doamna Gabi Florea – Consilier Juridic la Direcția de Asistență și Juridică

Mulțumim pentru opinie. Dacă mai este cineva care ar dori să se exprime. Vă rog mai în față doamna Pamfil...

Doamna

O singură propoziție dar aș vrea să fie consemnată, nici măcar nu-mi aparține această observație dar mi se pare foarte bună, cum poate primăria să vină să propună bucureștenilor un pasaj când nici în ziua de astăzi la pasajul Universității scările rulante nu funcționează? Când da când nu, mai mult nu, ba pe o parte , ba pe alta.

Doamna Claudia Pamfil- Grupul pentru Dezvoltare Locală

Bună ziua, sunt Claudia Pamfil locuitor al Bucureștiului membru și al unui ONG - Grupul pentru Dezvoltare Locală , am fost studenta domnului Beldiman de altfel, deci am și pentru colegii din sală ceva studii în domeniul arhitecturii și urbanismului. Mi se pare încă odată trist pentru că noi ne aflăm aici practic în dezbateră publică înaintea aprobării unui proiect de hotărâre al Consiliului Local, cred că este bine de precizat că noi nu dorim, nu avem nimic cu această hotărâre a Consiliului Local care cumva ar și certifica dacă proiectantul și-a făcut treaba, după opinia mea, proiectantul și-a făcut foarte bine treaba, greșeala este tema și faptul că nu se organizează o dezbatere publică, o consultare reală, structurată încă din timp. Dacă strategia mare despre care ne-a menționat și domnul Dedu și domnul inginer nu este regândită pentru că deja este depășită și că practic se reactualizează prin niste planuri de urbanism, niște investiții deja parafate în 2006. Între timp s-au schimbat foarte mult lucrurile și știți , domnul Beldiman știe, optica este cu totul alta, domnule inginer nu ați greșit nimic din ceea ce ați spus numai că mi se pare că se abordează niște bucățele prin niște soluții, am înțeles, temporare, că în momentul în care toată circulația auto va fi astfel rezolvată, toate inițiativele de promovare a pietonilor, de a aduce spațiile publice în



viața oamenilor, de a duce oamenii în spațiile publice atunci acest pasaj , așa am înțeles poate greșesc, nu-și va mai avea rostul. Cred că este nevoie, poate nu-mi dau seama cum puteți face asta, de o redezbatere de o reluare dacă doriți să revedeți cum ar fi fost o dezbatere dacă ar fi fost mai devreme. Nu-mi dau seama ce se poate face...dar ar merita.

Doamna Gabi Florea – Consilier Juridic la Direcția de Asistență și Juridică

Dacă ați fost de la început, dar colegul meu v-a spus că acest proiect a fost în consultarea publicului încă din fazele

Doamna Claudia Pamfil- Grupul pentru Dezvoltare Locală

Consultarea publicului, stiu vă rog să mă credeți că cu asta mă ocup, nu înseamnă postat pe internet și nu ni s-a prezentat raportul consultării publicului, ce factori interesați au fost consultați ...

Doamna Gabi Florea – Consilier Juridic la Direcția de Asistență și Juridică

Sunt afișate pe site.

Domnul Cosmin Metescu- șef Serviciu Urbanism

Raportul consultării a fost afișat pe site

Doamna Claudia Pamfil- Grupul pentru Dezvoltare Locală

Îl știu, vreți să vă citesc din el, este și mai drăguț decât a spus colegul nostru aici, au fost înștiințați vecinii, nu este cazul, instituții, nu este cazul.

Domnul Cosmin Metescu- șef Serviciu Urbanism

S-au efectuat toate datele de consultare inclusive în Comisia Tehnică de Urbanism, ordinea de zi a fost afișată, nu a venit nimeni să spună un punct de vedere.

Doamna Claudia Pamfil- Grupul pentru Dezvoltare Locală

Comisia Tehnică de Urbanism are titlul consultativ,este vorba de specialiști...

Domnul Cosmin Metescu- șef Serviciu Urbanism

Atunci puteți să vă exprimați punctul de vedere.

Doamna Claudia Pamfil- Grupul pentru Dezvoltare Locală

Aici vorbim de consultare publică în care nu trebuie să fim specialiști...

Doamna Gabi Florea – Consilier Juridic la Direcția de Asistență și Juridică

Aceste recomandări care au fost discutate astăzi și propuneri vor fi înaintate direcției de specialitate care le va analiza, eventual dacă va considera că ceva din ceea ce ați spus dumneavoastră este pertinent, sau este ok din punct de vedere al specialistului.....

Doamna Claudia Pamfil- Grupul pentru Dezvoltare Locală

Nu vrem să intervenim într-un act administrativ doar în momentul final în care cineva are de suferit mult mai mult așa, este păcat și eu vă rog din suflet să luați măsuri să nu se mai întâmple aceasta.

Domnul Cosmin Metescu- șef Serviciu Urbanism

Dumneavoastră ați avut timp suficient să vă expuneți punctul de vedere.

Doamna Gabi Florea – Consilier Juridic la Direcția de Asistență și Juridică

Mai dorește cineva să ia cuvântul? În acest moment declar ședința de dezbatere închisă.

Vă multumesc.

DIRECTOR EXECUTIV,
/ GEORGIANA ZAMFIR



Sef serviciu,
Gabi Florea

Redactat,
Consilier Juridic Șerban Elena Liliana

Consilier D. Duca

