

Minuta dezbaterii publice privind
Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD), document întocmit de către consorțiul de firme
Search Corporation - PTV Group - TTK, la comanda Ministerului Dezvoltării
Primăria Municipiului Iași
15.03.2016

Mihai Chirica - primar interimar al Municipiului Iași

În primul rând, vreau să vă mulțumesc pentru efortul pe care l-ați făcut în această seară în vederea participării la această etapă de aprobare a Planului de Mobilitate Urbană a Municipiului Iași, un proiect important, demarat cu ceva timp înainte și care vine să contureze un trend mai nou al Primăriei Municipiului Iași legat de dezbateri transparente, efective și cu rezultat. Beneficiem aici de contribuția reală a unui pachet de susținători pentru cel 8 orașe, dar 7 poli de creștere din România, în vederea introducerii unui concept nou de Plan de Mobilitate Urbană Durabilă, un concept european care s-a conturat de la începutul anilor 2000 și care ușor a pătruns și către orașele din România. După cum vedeți, partenerii noștri sunt cei pe care îi vedeți nuanțați chiar în materialul de prezentare, respectiv BERD, Ministerul Dezvoltării prin ADR-NE, Comisia Europeană și Guvernul României. Vreau să mulțumesc în deschidere doamnei ministru Aura Răducu, coordonatoarea acestui proiect, care l-a adus practic până în faza de dezbateră publică și care, din motive acum înțelese de toată lumea, a fost nevoită să se retragă la Ministerul Fondurilor Europene pentru a-și continua activitatea. De ce avem nevoie de acest PMUD? De ce Municipiul Iași trebuie să susțină acest proiect? Din motive lesne de înțeles, mobilitatea populației municipiului Iași este, din punct de vedere strategic, o etapă deosebit de importantă din bunul mers al acestei comunități și dacă, până acum, s-a făcut din contribuții de foarte multe ori personale, de știință, de experiență, uneori chiar și de atitudine, cred că a venit momentul ca această abordare să devină una strategică, de viitor și de dezvoltare. Conceptul sau mai bine spus viziunea PMUD așa cum a fost el conturat prin programul supus spre dezbateră publică conturează oarecum liniile directoare la care s-a angajat Comisia Europeană în elaborarea lor în ceea ce privește viziunea, asimilarea tuturor proiectelor comunității în acest plan de mobilitate, dezvoltarea durabilă pe principiul unei dezvoltări ecologice și de durată, posibilitatea creării unui sistem de transport public eficient, modern și ecologic. PMUD a făcut obiectul unei expuneri

publice pe o perioadă de timp, spunem noi, rezonabilă, el a căpătat mai multe etape de dezbatere, asistăm la una dintre ele, el face obiectul dezbaterei și din punct de vedere al condițiilor de mediu, o dezbatere care va sta la baza aprobării de către Consiliul Local Iași și desigur orice alt punct de vedere care poate veni până la transformarea lui într-un document de lucru și care și el poate fi conturat ca un element de dezbatere este binevenit. Putem vorbi din această etapă poate de mai multă transparență, de mai multă aparență la comunitate a administrației publice în ceea ce privește proiectele importante ale municipiului nostru. Aș vrea, după această scurtă introducere, să mulțumesc și celorlalți parteneri care se preocupă de mobilitatea urbană în general, cum ar fi reprezentanți ai Inspectoratului de Poliție ai Județului Iași, domnul comisar Zamfirescu care este și șeful Serviciului Rutier la nivelul Inspectoratului Județean, domnul comisar Ciobanu care este șeful Biroului Rutier la nivelul Poliției Mun. Iași, colegii noștri de la Poliția Locală, colegi din Primărie, instituții implicate cum este Garda de Mediu, Zona Metropolitană Iași, reprezentanți ai Consiliului Local, ai Ordinului Arhitecților și ai societății civile, desigur împreună cu colegii din mass-media cărora le mulțumesc tuturor pentru că au venit astăzi aici, de asemenea colegilor mei vice-primari și de asemenea colegului meu de la Regia de Transport Public, domnul Ghercă. În continuare, aș vrea să transfer cuvântul doamnei Ionescu, reprezentanta finanțatorului de această dată, BERD, sub atitudinea unui grant, ca să nu lăsăm nici o paranteză pe undeva și căreia îi mulțumim desigur pentru implicare încă de la început în acest proiect. Vă rog, doamnă Ionescu.

Dana Ionescu – BERD

Vă mulțumesc foarte mult, domnul primar. Ce aș vrea să adaug, ați făcut o introducere foarte bună și sunt puține oarecum de adăugat la ceea ce ați spus dvs. Aș vrea doar să spun că BERD-ul nu a finanțat acest proiect, într-adevăr a fost finanțat acest proiect din fonduri europene prin POR 2007-2013, BERD-ul a avut un contract cu Ministerul Dezvoltării Regionale sub umbrela Memorandumului de Înțelegere semnat de BERD cu Guvernul. Practic pe POR 2007-2013 s-a finanțat acest proiect care a cuprins, în afară de Iași, încă 6 poli de creștere și București – Ilfov. Eu aș vrea foarte mult să subliniez, înainte de a intra în dezbatere propriu-zis, că am avut o colaborare foarte bună, sincer vă felicit, cu autoritățile locale, cu regia de transport, cu poliția, cu toată lumea pe plan local și la nivel de poli de creștere, sper să se vadă în calitatea documentului final. De asemenea, aș vrea să spun că în etapa actuală, în etapa actuală, sper că s-a înțeles un pic, suntem în faza evaluării impactului asupra mediului, conform HG 1076/2004. Practic Planul a fost elaborate, a fost transmis autorității locale coordonatoare a Municipiului Iași în noiembrie anul trecut și sperăm noi că în următoarele luni se va termina procedura de evaluare a impactului asupra mediului și se va trece la aprobarea planului prin HCL și de ce nu, CJ, dacă este cazul. N-aș vrea să mai lungim mult vorba, să trecem practic la o prezentare pe care am pregătit-o împreună cu colegii din consorțiul de consultanți cărora vreau să le mulțumesc și anume PTV din Germania și Search din România și începe doamna Anca Brânzărea. Vă mulțumesc.

Anca Brânzărea - Search Corporation

Voi face o scurtă prezentare a PMUD, pe care ulterior îl putem dezbate. Cuprinsul prezentării: în primul rând, vom face mai mult cunoscut ce este acela un PMUD, este un concept nou în România,

care sunt etapele, care este structura acestuia, câteva rezultate ale analizelor din PMUD, câteva ipoteze și instrumente pentru analizele utilizate în prognoză, viziunea PMUD, câteva proiecte vom enumera și câteva rezultate ale impactului asupra traficului și asupra mediului. Dar să ne întoarcem: ce este un PMUD? Aș putea să spun că este un masterplan de transport urban, o nouă generație, care pune în centru omul și nu mașina, care încearcă să schimbe un pic mentalitățile. Care este cadrul legislativ național și european în care s-a născut acest proiect în România? Legea 350/2013 a suferit câteva modificări și a fost introdus PMUD ca parte, un instrument de planificare strategică complementară planului de urbanism general. În prezent, se află în lucru normele de aplicare a acestei legi în care se face din nou referire la PMUD și care în care sunt detaliate mai multe aspecte legate de PMUD. De asemenea, la nivelul UE a fost aprobat Regulamentul 1370 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier care trebuie să fie aplicat în toate țările membre ale UE. Asta înseamnă contracte de servicii publice conforme. De asemenea, PMUD a respectat toată legislația europeană și națională în vigoare. Care este scopul acestuia? Îmbunătățirea accesibilității zonelor urbane și ce este foarte important, acest PMUD încearcă să privească orașul ca o zonă funcțională, nu neapărat administrativă, nu se limitează neapărat la granițele administrative ale orașului. Vizează toate formele de transport – motorizat, nemotorizat, privat, public, în mișcare, staționar, dar și public și privat. Evident, au fost analizate toate politicile sectoriale, pe verticală, pe orizontală și au fost integrate în acest PMUD. A fost schimb de informații la nivel de autoritate, la nivel de localități, la nivel de instituții. Care sunt principalele caracteristici ale PMUD? Cu ce vine el nou? Cu o viziune pe termen lung, el prezintă o viziune până în 2030, abordarea participativă, deja ne aflăm aici și nu numai acesta este un moment în care publicul a participat deja la elaborarea acestui PMUD, o dezvoltare echilibrată a tuturor modurilor de transport, integrarea despre care am vorbit pe orizontală și pe verticală, legislație, politici, date economice ș.a.m.d., evaluarea performanțelor actuale și, evident, o estimare a celor viitoare, ceea ce e foarte important, monitorizarea și continuarea acestui plan, el nu se va opri aici sau nu ar trebui să se oprească aici și, bineînțeles, luarea în considerare a tuturor costurilor externe ale transportului. Care sunt corelările și condiționalitățile pentru acest PMUD? În primul rând, acesta este un plan la nivel strategic, de aceea și măsurile sunt adaptate în consecință. Probabil că în unele situații ați văzut, cei care ați consultat deja planul, câteva exemple de locații, de trasee pentru anumite drumuri noi. Acestea nu sunt definitive, ele trebuie, e obligatoriu să facă obiectul unor studii de fezabilitate detaliate și serios fundamentate. De asemenea, PMUD trebuie să se coreleze cu Masterplanul General de Transport, trebuie să se coreleze cu Planul de Urbanism General complementar, am menționat deja, cu Planurile de Dezvoltare Regională, cu alte strategii locale, cu masterplanul, de ex, de drumuri județene, evident că a fost corelat, ș.a.m.d. Ceea ce este iarăși foarte important, este o condiție pentru finanțarea proiectelor din POR 2014 – 2020. Care au fost etapele de elaborare? Etapele au fost multe, prima etapă a fost foarte dificilă, pot să spun, colectarea datelor și identificarea primilor actori implicați. Colectarea datelor a fost un proces lung, știm foarte bine cum sunt bazele de date în România, cum a trebuit să le adunăm, insist mult pe acest aspect, pentru că este foarte important, s-a făcut un pas, s-au pus foarte multe lucruri împreună, cap la cap, cu această ocazie. Iarăși un lucru nou, a fost elaborat un model de transport, model care se poate îmbunătăți, detalia și care acum se află în proprietatea primăriei.

Modelul de transport a fost efectuat în VIZUM, acum primăria are o licență a acestui software și poate să detalieze mai departe și să gestioneze anumite aspecte legate de mobilitate. Ulterior au fost analizate, identificate problemele, iarăși un lucru important au fost analizate resursele bugetare disponibile, pentru că noi întotdeauna putem propune proiecte, noi într-adevăr avem o listă de necesități și de dorințe, dar fiecare dintre noi este limitat întotdeauna de un buget, fie că e personal, fie că este cazul de aici, al transportului, al mobilității din polul de creștere Iași. Întotdeauna suntem constrânși, orice costă. Ceea ce este foarte important, au fost identificate măsuri proiecte, acestea au fost construite în scenariile care au fost analizate cu modelul de transport, s-au făcut analize cost-beneficiu, s-au făcut analize multicriteriale și s-a determinat un scenariu optim care evident, a fost analizat și îmbunătățit și după întâlniri cu grupurile de lucru. În momentul de față am publicat prima versiune, am început consultarea publică, am continuat consultarea publică și acum parcurgem procedura de evaluare a impactului asupra mediului. Și, în mod evident, pasul următor este forma finală a planului de mobilitate și aprobarea în CL. Care este structura? Structura, așa cum o vedeți aici, este construită deja pe cea propusă de normele de aplicare a Legii 350 și are 3 componente: o componentă strategică, în care vorbim de încadrarea în documente despre corelările pe care le-am exemplificat deja în analiza situației actuale, în care s-a făcut o scurtă prezentare a modelului de transport, s-a prezentat viziunea și apoi o doua componentă este cea operațională în care a fost prezentat cadrul de prioritizare și planului de acțiune, iar o a treia etapă este aceea de monitorizare a implementării PMUD și după aceasta s-au dat niște direcții în continuare. Procesul participativ al PMUD, trebuie să precizăm, că are 4 etape distincte, cea din perioada de elaborare, cea din durata procedurii evaluării de mediu, cea din durata procesului de aprobare și, foarte important, și pe durata implementării PMUD pentru fiecare dintre proiecte. O scurtă trecere în revistă a analizei pe care am făcut-o, unde ne aflăm, am analizat un municipiu, cu 13 comune, și alte 5 comune observator din zona polului de creștere, populația am luat-o în considerare, evident, am avut în vedere și indicatori ca indicii de motorizare, un indice scăzut dacă e să comparăm cu alte localități din România, au fost făcute anchete în gospodării, au fost colectate date, anchete. Ce s-a observat e că mobilitatea în municipiul Iași și în polul de creștere este redusă, 1,5 – 1,6 călătorii pe zi, ceea ce înseamnă foarte puțin. Mai observăm că transportul public, comparativ cu călătoriile cu autoturismul personal sunt mai scurte și durează mai mult. Acest lucru arată că transportul public nu este competitiv. Am mai observat că cele mai multe călătorii, din cele analizate, sunt în scop de muncă, de afaceri. În ceea ce privește distribuția modală a călătoriilor, aceasta este repartizată astfel: aprox. 19% pentru autoturisme; 40% ca pietoni, 33% cu transportul public, iar ceea ce este foarte scăzut este circulația cu bicicleta.

Principalele probleme ale rețelei pentru polul de creștere Iași sunt acelea că, Iașul este situat pe șapte coline, de aici apar probleme, dealuri, coborâri, urcușuri și în afară de acestea mai sunt unele obstacole precum Bahluilul care întrerupe circulația de o parte și de alta a sa, calea ferată care este o altă barieră motiv pentru care circulația se desfășoară pe puține variante. Ca de exemplu de la Est la Vest, avem puține variante și acest lucru se observă în trafic, apar gâtuirii, iar cele mai frecvente pe Șoseaua Nicolina. S-a făcut pe analiza rețelei de transport public și s-a observat, că acesta are o acoperire bună a orașului, dar transportul public nu este prioritizat, benzile de

transport pentru autobuze și tramvaie sunt comune cu cele pentru autoturisme, unele stații de transport necesită îmbunătățirii, flota de vehicule este îmbătrânită. Dacă analizăm parcul de tramvaie, o să observăm că avem tramvaie din anii 1960, 1970, chiar dacă acestea sunt modernizate. În ceea ce privește partea instituțională de coordonare, a liniilor de transport public județean cu cele de transport public local, observăm că există în multe situații suprapuneri de rute, mulții operatori, punctele intermodale ar necesita amenajări, iar cursele județene utilizează uneori spații care nu sunt amenajate în acest sens și nu sunt sigure. Un alt aspect important este acela că nu există o politică tarifară integrată, iar contractele cu operatorii, ar trebui să devină conforme.

În ceea ce privește parcurile s-a observat o cerere de parcare ridicată, multe parcări sunt nereglementare, de exemplu în zona centrală s-a constatat că 30% dintre parcări sunt pe spații dedicate pietonilor, nu se aplică suficiente sancțiuni, dar există și o parte bună și a nume aceea că a început să se nască o politică de parcare. În ceea ce privește infrastructura pentru biciclete, aceasta se află în formare, în prezent existând aproximativ 20 km de pistă, dar standardele la care au fost amenajate aceste piste trebuie îmbunătățite, iar cele care se vor construi în continuare vor trebuie să fie construite după standarde superioare.

Analizele ce au fost făcute au ținut cont și de accidentele care au avut loc în ultimii 5 ani, în modelul de transport au fost introduse toate accidentele furnizate de către Poliția Rutieră.

În acest context au fost identificate puncte negre, în special acolo unde se suprapune traficul de lungă distanță cu cel local, dar există și localități care nu au puncte negre, ca de exemplu localitatea Aroneanu. Aproape toate aceste concluzii la care am ajuns, le-au sesizat și cetățenii pe aplicația noastră online, pe care am avut-o timp de o lună în anul 2015, și pe care există o imagine globală cu toate accidentele, toate părerile cetățenilor care s-au exprimat pe această cale. Această analiză fiind încheiată trebuie să privim către viitor și atunci am început să facem estimări ale parametrilor de perspectivă, plecând de la prognoza dezvoltării în profil spațial. Astfel am identificat zone potențial generatoare de locuri de muncă și rezidențiale. De asemenea au fost analizații parametri legați de populație și s-au observat că la Iași sporul natural și sporul migrator este unul pozitiv, iar ca o particularitate a Iașului este aceea că are mulți studenți și am considerat că populația Iașului va fi în continuă creștere.

O altă prognoză care a fost făcută a fost aceea a indicelui de motorizare și am considerat că indicele de motorizare ar putea să crească în următoarea perioadă de la 287 autoturisme/1000 locuitori la aproximativ 400 autoturisme/1000 locuitori. Toate aceste date și multe altele au fost introduse în modelul de transport, model care a furnizat fluxuri de călători, fluxuri de vehicule, model cu care a fost posibil să se facă și o serie de teste.

Viziunea PMUD pentru Polul de Creștere Iași are 5 obiective strategice importante și anume:

1. Îmbunătățirea accesibilității
2. Siguranța circulației
3. Protecția mediului
4. Eficiență economică
5. Calitatea mediului urban.

Proiectele care au fost propuse au răspuns următoarelor direcții de acțiune și anume:

- transport public integrat și eficient
- încurajarea proiectelor pentru transportul cu bicicleta
- rețea rutieră stradală eficientă
- politici de parcare
- îmbunătățirea sistemelor eficiente de transport și a managementului mobilității
- sugestii privind politica urbană, dar și creșterea confortului deplasărilor urbane.

Toate aceste lucruri se pot face numai dacă va crește și capacitate instituțională și administrativă, de asemenea toate aceste proiecte, au fost gândite să îmbunătățească siguranța circulației. În orice analiză trebuie să existe un scenariu cu care să te compari. De aceea am creat un scenariu de referință în care au fost incluse toate proiectele angajate de Primăria Municipiului Iași, s-a păstrat același management al parcărilor care există la ora actuală și au fost introduse proiectele din Masterplanul General de Transport. Este adevărat că autostrada Târgu Mureș – Iași – Ungheni a fost introdusă în model ca fiind realizabilă de abia în anul 2030. Scenariile alternative au fost:

- un scenariu de bază, oarecum minimal, dar care a atins toate cele 9 direcții pe care le-am prezentat anterior;
- un scenariu II, în care am mers spre optimizarea cât mai mult a rețelei de transport;
- un scenariu orientat spre transport public și spre politici de coerciție în ceea ce privește parcare, astfel s-au născut proiecte. În ceea ce privește creșterea capacității instituționale se recomandă înființarea unui departament de planificare pentru transport care să includă toate componentele, să gestioneze modelul de transport pus la dispoziție prin acest program, să gestioneze problema parcărilor și a infrastructurii. De asemenea managementul traficului trebuie să fie cât mai bine organizat și foarte important, pentru transportul public, este înființarea unei asociații de transport public metropolitan.

În ceea ce privește proiectele pentru transportul public, acestea au vizat și infrastructura și echiparea stațiilor și a punctelor intermodale, dar și flota. Atât stațiile cât și flota de autovehicule (tramvaie și autobuze) trebuie să se facă pe linia accesibilizării acestora de către toate categoriile de călători. Pe hartă sunt prezentate propuneri pentru traseele noi de tramvaie, autobuze, dar și apariția unor parc and ride la capetele liniilor de tramvai, astfel încât cei care lucrează sau locuiesc în afara municipiului Iași să își poată parca autoturismele în aceste parc and ride-uri și să folosească în continuare transportul public pentru a ajunge în orice zonă din oraș. În cadrul propunerilor de reorganizare a liniilor de transport public am încercat să acoperim acele zone, pe care le-am constatat în faza de analiza că nu sunt acoperite, ținând cont și de dezvoltarea ulterioară a orașului și a altor zone din împrejurimi. În ceea ce privește proiectele de infrastructură pentru deplasarea cu bicicleta au fost făcute propuneri, atât în oraș cât și în polul de creștere, propunerile făcându-se atât pentru piste, cât și pentru benzi cât și pentru parcări bike and ride. În ceea ce privește utilizarea eficientă a spațiului public au fost propuse legături noi, o variantă de ocolire care poate fi etapizată, reabilitări de drumuri județene, au fost introduse proiectele incluse din Masterplanul de Transport pentru drumuri județene. În ceea ce privește parcarile au fost gândite parcări pentru zona centrală, pentru zonele rezidențiale, dar a fost gândită și recomandată, și o politică de parcare în care să existe o politică tarifară diferențiată. În ceea ce privește intermodalitatea în municipiu, am specificat că se recomandă parc and ride la capătul liniilor de

tramvai, iar în polul de creștere să se fructifice existența liniilor feroviare, iar liniile de transport public județean să fie corelate cu mersul trenurilor și astfel să se organizeze parc and ride-uri la gări și pe cât posibil să se utilizeze și această infrastructură. În ceea ce privește managementul mobilității, prioritatea este, prioritizarea transportului public, extinderea sistemului de management al traficului pe cât posibil pe întreaga rețea, precum și integrarea managementului parcărilor, astfel încât cei care au nevoie de parcare să nu caute născând astfel un trafic suplimentar, ci să știe unde sunt parcări libere. A fost de asemenea propus un regulament prin care traficul de marfa să nu mai ajungă în centrul orașului. Plecând de la propunerile care au existat la nivel local a fost propusă o zonă 1 cu tarif mai mare pentru transportul de marfa, se pot interzice vehicule cu o greutate mai mare de 3,5 tone în această zonă, o zonă 2 puțin mai flexibilă și pentru tranzit o rută care să ocolească și care să includă centura municipiului Iași. Pentru încurajarea deplasărilor pietonale, dar și pentru un spațiu mai agreabil în zona centrală, pentru fructificare istoriei zonei centrale propunem extinderea zonei pietonale pe întreg B-dul Stefan cel Mare, dar și introducerea conceptului de share space pe anumite străzi din zona centrală, de reducerea vitezei, de amenajarea parcărilor în jurul acestei zone și amenajarea unei porțiuni, unei zone pietonale cu tramvai pe Str. Cuza Vodă. Acest concept poate fi extins și în unele cartiere, în planul de mobilitate existând o propunere, pentru îmbunătățirea calității și confortul mediului urban pentru cartierul Tătărași. Nu au fost uitate și pasajele pietonale peste calea ferată au fost propuse trei pasaje pietonale noi și reabilitarea pasajului de la gara Nicolina. În ceea ce privește impactul asupra traficului, există în plan o hartă cu fluxurile de trafic la nivelul anului 2030, perioadă în care speram ca circulația pietonală și cu bicicleta să fie peste 60%. În ceea ce privește impactul asupra mediului au fost făcute analize, privind emisiile de particule, analize care indica scăderi ale acestei emisii, știind că Iașul are un înfrigiment pe mediu în care această problemă este invocată.

Rainer SCHWARZMANN - PTV Group

Nu m-am pregătit să țin o prezentare, dar ceea ce ați văzut și auzit până acum este rezultatul unei munci de colaborare între mine și colegii români. Eu nu am venit aici numai în calitate de spectator, ci am participat la dezvoltarea proiectului. Planul era să nu fac o prezentare, ci numai să vorbesc dacă mi se cere, să răspund la întrebări, de acta sunt aici, dar dacă domul primar mi-a cerut să fac câteva comentarii, cu plăcere fac comentarii. Ce vă pot spune este că acest plan nu definește un Iași ideal cu cer albastru și mediu verde, dar din experiența mea rezultatul aplicării unui asemenea plan va fi un foarte bun compromis între ceea ce își dorește populația și cerințele unui oraș cu mediu curat. Rezultatul va fi o soluție rezonabilă la nivel european, soluție care va fi mai bună decât în multe orașe europene, acesta fiind mesajul ce vi-l aduc din Germania. Cel mai important mesaj este acela că, ceea ce ați văzut aici este doar un plan, o strategie, începutul unui proces deoarece întotdeauna vor apărea lucruri care îl vor schimba, dar sarcina cea mai complicată este cum să ne ținem de acest plan. Acesta nu este un lucru ușor, dar noi vă dăm baza acestui plan, datele, bazele, instrumentele pentru planificare. Și ultimul comentariu pe care îl am de făcut este acela că cea mai mare provocare din punct de vedere politic este să faceți ca transportul public să funcționeze, dar să fie atractiv și pentru acest lucru este nevoie de foarte multa cooperare,

comunicare, și este nevoie ca și din punct de vedere politic și administrativ toată lumea să colaboreze în cadrul acestui proiect foarte important.

Dana Ionescu – BERD

Atunci când am pornit la drum la elaborarea acestei strategii a trebuit să avem în vedere unele limitări, și anume nu am putut să includem în aceasta strategie o listă foarte lungă de proiecte și dorințe, a trebuit să ne limităm în mod realist la un buget pe care primăria, consiliul județean, UAT-urile din polul de creștere îl aveau disponibil pentru anii 2016-2030. Aici a fost aceea colaborare de care vă spuneam foarte utilă și foarte necesară, modelul analiza cost-beneficiu, analiza multicriterială, sunt niște instrumente, dar pe de altă parte trebuie să vedem și realitatea. Am încercat să facem un plan cât mai bun posibil în această limitare de timp până în 2030 și financiară având în vedere ce se putea face în acest interval. În ceea ce privește modelul de transport ce a fost realizat cu această ocazie, țin să precizez că acesta nu este un document static pentru următorii 15 ani ci el va fi folosit pentru a actualiza această strategie, în al doilea rând această strategie nu este limitativă, ci dacă veți considera că este nevoie de alte investiții în afara celor din strategie, această strategie trebuie să fie actualizată.

Mihai Chirica - primar interimar al Municipiului Iași

Elaborarea acestui plan putem să îl asimilăm cu un plan strategic de mobilitate urbană pentru Zona Metropolitană Iași. Realizarea acestui plan s-a făcut și prin consultări repetate atât la nivel metropolitan dar și cu alte instituții cum ar fi: MDRAP, în speță cu șefii de departament de Servicii publice, precum și alte instituții care au fost implicate în elaborarea lui. Un alt lucru care trebuie avut în vedere este faptul că în elaborarea planului s-a ținut cont și de strategiile de dezvoltare urbană, în sensul că, s-a nuanțat exact ce s-a prevăzut în viitorul PUG, s-a ținut cont de analiza multicriterială care a fost efectuată pentru PUG și s-a concretizat prin elaborarea unui plan de transport. Atât PMUD cât și celelalte strategii care s-au elaborat sau sunt în curs de elaborare în momentul de față, vor face parte din strategia de dezvoltare urbană pentru municipiul Iași pentru perioada următoare 2014-2020. Totuși au apărut câteva lucruri și anume faptul că în modelul de integrare al celorlalte strategii privind transportul la nivel regional, național, european, autostrada Târgu Mureș - Iași este privită într-o perspectivă de 2030.

Aceasta programare are în vedere o strategie europeană sau o prognoză venită dintr-o altă analiză?

Anca Brânzărea - Search Corporation

Este vorba despre planificarea din masterplanul de transport și Programul Operațional Infrastructura Mare

Mihai Chirica - primar interimar al Municipiului Iași

Dacă acest plan care în momentul de față nu este aprobat de Parlamentul României, va fi modificat?

Anca Brânzărea - Search Corporation

Dacă autostrada va apărea mai repede nu va fi decât în Avantajul orașului. Atunci vor fi mai ușor de implementat și alte proiecte pentru oraș. Acesta este un element extern care a fost luat în considerare și este mai bine să îl luăm în considerare puțin mai târziu decât să aducem niște beneficii mai devreme ce nu sunt reale.

Mihai Chirica - primar interimar al Municipiului Iași

În analizele anterioare mai propusesem că în afara de traversarea din zona Sarmisegetuza, în continuarea pasajului Octav Băncilă și o traversare în zona Sarmisegetuza înspre cartierul Mircea cel Bătrân.

Anca Brânzărea - Search Corporation

Există și această propunere dar în prezentarea pe care am realizat-o având în vedere că trebuie să mă încadrez în 40 de minute, nu am putut să prind toate propunerile.

Mihai Chirica - primar interimar al Municipiului Iași

Legat de centura municipiului, ceea ce vedeți este partea de centură ce a fost realizată cu intrare din zona Metro până la intrarea în municipiu din zona Poitiers, apoi s-a continuat de către municipiul pe fonduri europene până la pasajul Poitiers, urmând ca ea să continue pe relația Trei Fântâni printr-un pasaj superior și să se racordeze la DN 28. Pe partea de nord avea continuitate pe lângă lacul Chirița prin flancul drept al Aeroportului Iași, coborând spre coada lacului din Aroneanu, intrarea din spre Dorobanți și racordarea la DN 24 la intersecția Vânători Vulturi, și în continuare racordarea cu drumul european E 85 în zona Metro. Lucrurile ar trebui să fie continuate deoarece în strategia de racordare a Aeroportului la rețeaua majora de circulație a municipiului și a zonei metropolitane, racordare care se va face pe flancul drept al aeroportului așa cum a fost prevăzut în planurile CNADR, cu câteva mențiuni că terminalul de mărfuri dar și terminalul de pasageri al Aeroportului Iași este proiectat pe flancul drept al acestuia și nu pe partea stângă așa cum este în prezent, aceasta fiind o varianta intermediară până când proiectul de aeroport va fi implementat așa cum a fost proiectat, urmând ca pe drumul de centură să se poată lega și drumul european spre Sculeni și în drumul european către Vest. În prognoză a rămas și propunerea de centură trafic ușor care pornește de la sensul giratoriu de la Lețcani și continuă pe sub dealul Miroslava, se pliază peste strada Arhitect Berindei în șoseaua Nicolina. Sunt prevăzute și niște traversări peste râul Bahlui care să mai preia din traficul rutier pe care nu îl putem controla altfel în zona Podul Roș, deoarece trama stradală pe trei benzi de pe șoseaua Nicolina nu poate prelua toată populația din zona Nicolina, Valea Adâncă, Ciurea și în acest caz, cei care nu au destinația zona centrală a orașului să poată folosi și alte două traversări peste râul Bahlui către zona Păcurari.

Radu Botez

Am înțeles din acesta prezentare că Bahluiul ar reprezenta un impediment în ceea ce privește traficul. Cred că din contra Bahluiul reprezintă o șansă de avea o axa de trafic pe cele două maluri,

cred că ar putea să existe proiecte frumoase, și dacă domnul este din Germania știe că orașul Wuppertal unde la 1896 s-a făcut acel shereband, iar la ora actuala sunt foarte multe proiecte în lume, unul dezvoltat în ultimii ani la Wancuver de transport deasupra apei, model de tramvai întors pe șină. Mai mult cred că malurile Bahluiului ar putea să constituie sensuri unice pe care s-ar putea circula cu 70 km/ora, iarăși un exemplu îl dau din Germania Keon care are una dintre axele Nord-Sud al Keon-ului este de-a lungul Rinului cu o anumită viteză. Bineînțeles acest lucru se întâmplă și la Budapesta, Paris în mai multe locații. Concluzionând cred că Bahluiul poate fi o axa importantă de transport care să favorizeze un transport între aeroport, pentru că vrând nevrând aeroportul este în Estul-NE orașului și populația majoritară care va accesa aeroportul va veni din Vestul orașului, având în vedere că județul nostru este în Est.

Mihai Chirica - primar interimar al Municipiului Iași

Am să îmi permit să răspund eu, da într-adevăr în propunerile de proiecte pe care le aveți prinse în lista de anexa a planului de mobilitate a rămas amenajarea splaiurilor în regiuni pe sensuri unice cu subtraversări în intersecțiile majore, adică rămân în continuare în proiectul nostru, de altfel am și scos la licitație execuția pentru lucrările de amenajare a malului drept cel pe care nu l-am mai putut prinde în perioada de finanțare anterioară, fără tramvai. Deci proiectul presupune desfacerea liniei de tramvai pe legătură Podul de Piatra- podul Ros și sens unic de circulație dinspre Podul de Piatra spre Podu Ros, mai departe mergând spre podul Sfântul Ioan cu sub-traversări. Într-o prima etapă fără și într-o a doua etapa cu sub traversări în Podul Roș pe ambele capete ale podului, în podul Tudor Vladimirescu pe ambele capetele ale podului și în podul Metalurgiei pe ambele capete ale podului, așa cum apare în studiu de fezabilitate, întocmit de ProiectRom. Bineînțeles, probabil și în mod firesc de altfel planul a punctat oarecum și capacitatea de a-l implementa până în anul 2030, pentru că a mai fost o discuție cu posibilitatea unei racordări unui pasaj supra-teran care să preia traficul de pe Nicolina și să îl împingă pe deasupra Podului Ros înspre Sfântul Lazar, respectiv str. Palat, dar asta ar presupune un efort financiar ce nu poate fi asumat în momentul de față. și atunci am rămas să dam drumul la licitație de altfel cred că și licitația s-a și publicat, după aia o să o facem publica imediat ce o pune ANRMAR, să începem malul drept, urmând ca pasajele subterane să fie abordate printr-o alta finanțare. Probabil ca dumneavoastră v-ați referit la inconvenientul adus de râu v-ați referit la o metafora. este într-adevăr un inconvenient să treci peste o apă/râu, dar poate fi utilizat în momentul defață chiar în accelerarea, și dacă am avea iarăși planșa cu șoseaua de centura ea nici nu funcționează în legătură cu aeroportul, decât acolo.

Radu Botez

De asemenea aș mai avea o observație care sigur este știută și de domnul primar, cred că am putea să dezvoltăm pe liniile existente eventual existând după aceea o extindere, un așa zis traseu de S-band, pentru că domnul venit din Germania știe ce înseamnă acest lucru, deci am putea folosi liniile de cale ferată de la Lețcani – Metro și vom ajunge cu ele după Gara Internațională, iar partea cealaltă Tomești-Dancu favorizând accesul și spre aeroport. Probabil că una dintre priorități va fi acea bucată cum o arata și domnul primar de centură și singura cale ferată care să unească zona

cargo a aeroportului cu restul liniilor ferate. Cred că liniile ferate și liniile uzinale la ora actuală reprezintă iarăși un element important.

Anca Brânzărea - Search Corporation

Propunerile nu vin în contradicție sunt cumva conceptual incluse în planul nostru și al primăriei, evident. Cat privește splaiurile aş adăuga că există o planșă, noi am încercat să prezentăm și un concept de ficționalizarea al rețelei stradale care numai deratizarea acesteia, care nu numai că ajuta în planificarea transportului, dar crește și siguranța circulației și eficiența rețelelor, iar acolo splaiurile fac parte din artera majoră, deci în lungul Bahluiului.

Harbuzaru Cezar - reprezentant SC CANEL SA

Noi am analizat puțin planul, am citit planul și am avea câteva obiecții, la câteva am primit răspuns acum, sper să nu repet întrebările.

Spuneți că a fost greu de colectat datele, din ce am citit noi în plan, colectarea datelor a fost superficială, într-un timp foarte scurt. De exemplu scrie în plan recensămintele de trafic pe principalele artere au fost realizate pe parcursul a 2 săptămâni, pentru a face o simulare corectă a traficului trebuie să existe o baza de date mult mai vastă, date colectate în diferite anotimpuri. De exemplu: vara nu sunt studenți, nu sunt elevi, toamna este alt trafic, studenții la 18 ani au mașini, este cu totul și cu totul altceva. O întrebare era: De ce nu s-a folosit pentru colectarea datelor, traductorii montați pe tronsonul Copou – Tudor Vladimirescu, care au fost montați prin anul 2011, și care acum nu se mai știe nimic de ei?

Mihai Chirica - primar interimar al Municipiului Iași

Nu am avut bucle pe culoarul Civitas. Buclele inductive sunt introduse acum pe noul proiect.

Harbuzaru Cezar

În legătura cu analiza transportului public, tot așa în plan scrie că se dă vina pe lipsa de informare și comunicare, dintre operatori și autorități pentru realizarea acestei analize, adică RATP nu este în subordinea PMI și nu se pot lua de la ei cați kilometri face un tramvai pe zi?, Cați clienți sunt?, Cate abonamente sunt, Cate bilete se vând?, toate astea sunt trecute în plan.

Mihai Chirica - primar interimar al Municipiului Iași

Noi avem transportul public dacă ați văzut pe plan, la început, vizează 13 localități, înafara de municipiul Iași plus 8 localități care stau ca observatori, dar exista din punctul nostru de vedere, lucru care va aduce și la modificarea legii, în momentul de față integrarea transportului public de călători în afara unei localități, are un vid legislativ destul de major. Pentru că tot ceea ce se întâmplă, în afara municipiului Iași intervine într-o alta legislație, se numește transport județean, este reglementat printr-o alta lege și are o alta subordonare. Asta a rezultat exact și din dezbaterile avute de-a lungul timpului cu MDRAP, pentru că o parte din concluziile pe care le vedeți aici ca și soluții de trafic multe dintre ele ca și soluții de infrastructura altele, vor fi și soluții de armonizare a legislației. Exemplu în transportul privat nu exista contracte de concesiune din

punct de vedere a unui serviciu public. nu circula într-un regim integrat, adică nu știe unul de celălalt, așa apar acele suprapuneri extraordinar de mari în care același traseu de Iași -Târgul Frumos se face cu 8 operatori, care numai prelungind cate o stație mai încolo de Târgul Frumos a creat un nou traseu, și de fie care dată punctul de plecare rămâne același. Motiv pentru care prin acest plan de transport prin ceea ce anunțat colegul nostru, crearea acelei structuri de administrare sub forma unei asociații de transport public de călători la nivelul celor 13 localități plus Iașul va armoniza exact deficiența de comunicare care s-a regăsit în momentul de față precum și deficiența, de monitorizare și coordonare a transportului public din care suferă și ei, se suprapun între ei, din care suferim și noi, se suprapun și peste noi și din care suferă în cele din urma calatorul pentru ca nu are posibilitate sa-si aleagă varianta optima pentru dansul.

Harbuzaru Cezar

În legătură cu redeschiderea liniei de tramvai între Podu Ros – Podul de Piatra spuneți dvs cu subtraversarea, am mai văzut și o propunere cu deschiderea unei linii de la Podul Ros-Gara Socola, s-a făcut o analiza pentru Podul Ros?, ar fi un nod destul de mare.

Anca Brânzărea - Search Corporation

S-au făcut analize pentru nodul Podu Roș.

Harbuzaru Cezar

Ce se va întâmplă cu linia veche de tramvai dintre Podul de Piatra-Podu Roș? Acolo se va putea amenaja o parcare.

Mihai Chirica - primar interimar al Municipiului Iași

Nu acolo rămâne trama stradală, cu circulație în sens unic - legătură. Toate spatiile adiacente, mai ales cele care vizează locuințele, cele 5 sau 6 blocuri turn, de pe malul drept Bahlui, vor deveni locuri de parcare, multe dintre ele, în sensul că noi le-am și identificat.

Harbuzaru Cezar

Noi am avea mai multe obiecții și probleme de discutat, dar ne-ar lua mult să le expunem aici. aș putea să le înmânez aceste obiecții?

Anca Brânzărea - Search Corporation

Puteți să ni le trimiteți noua pe email?

Harbuzaru Cezar

Dar le am scris

Anca Brânzărea - Search Corporation

Puteți să ni le lăsați pentru a putea fi analizate.

Mihai Chirica - primar interimar al Municipiului Iași

Domnule Tiron, vă rog să le luați să le înregistrați să le transmiteți. mulțumesc.

Marian Ivan – Asociația OPTAR

Eu aș vrea să vorbim despre ce ar trebui să vorbească planul de mobilitate urbana și nu despre proiecte. Pe prima pagina a unui plan de mobilitate urbana scrie “ planificare pentru oameni “, despre asta aș vrea să vorbim. Forma în care s-a desfășurat implementarea acestui proiect și aș începe prin a preciza că nu s-a respectat nici procedura europeană, nici cea românească, și va explic exact de ce. în primul rând și în legislația românească și în procedurile europene de realizarea unui plan de mobilitate urbana se vorbește despre implicarea activă a cetățenilor. Așa cum am înțeles foarte bine dint tot ce s-a spus aici, întotdeauna când ați vorbit de abordare participativa, ați vorbit de instituții și în cel mai rău caz ați invitat 2-3 ONG-uri, care nu reprezintă cetățenii. Cetățenii sunt cei care trebuie să facă acest plan mobilitate urbană durabila, este explicat foarte clar în legislația europeană, dar și în legea 52 privind transparenta decizională în momentul în care vorbește de proceduri spune că, cele specificate în lege sunt condiții minimale care nu sunt respectate. Câteva sute de email-uri au fost trimise către PMI, cerându-se insistent să aibă loc procedurile europene, respectiv să fie informații cetățeni pentru ca ei să se poată să se implice să vadă despre ce este vorba pentru a se putea implica. Așadar vă solicit să întrerupeți dezbaterile, să faceți informarea cetățenilor corectă, explicându-le exact ce înseamnă utilizarea eficientă a drumului public. Pentru că am văzut aici scuzându-se despre trama stradală cu trei benzi nu este suficientă, o trama stradală cu 2 benzi este suficientă pentru a aduce Bucureștiul dintr-un capăt întratul în 24 h.

Mihai Chirica - primar interimar al Municipiului

Trei benzi?

Marian Ivan – Asociația OPTAR

Exact 2 benzi sunt suficiente și dvs că 3 benzi nu sunt suficiente, ceea ce demonstrează că dvs nu vă gândiți în continuare la traficul motorizat individual, fără să luați în considerare variantele eficiente de transport.

Mihai Chirica - primar interimar al Municipiului Iași

Nu. Eu mă refeream la distantele de parcurs pe care ar trebui de exemplu un cetățean să le facă pentru a se deplasa din zona “nu știu care” spre Păcurari mergând spre Podu Ros pe un traseu sau mergând prin zona Mircea cel Bătrân.

Marian Ivan – Asociația OPTAR

Eu vorbesc despre politici, nu despre proiecte. Așadar cerința mea numărul unu este să se întrerupă perioada de consultare, de dezbateri cum o numiți dvs și mesajul pe care l-am primit se vorbește despre varianta finală și este o dezinformare, deoarece nu are cum să fie varianta finală, cetățenii trebuind să aibă posibilitate să intervină asupra planului, iar experții să modifice după

cum cer cetățenii, așa cum solicită cetățenii, pentru că nu este un proiect al specialiștilor, este un proiect la cetățenilor. cu toate că trebuia să fie al cetățenilor ei nu au fost informații, și aici nu mă refer la informarea de pe site care are câteva sute de pagini. nimeni de aici nu a făcut la școală mobilitate urbana, la noi în țara de 2 ani de zile se face mobilitate urbana și nu avem specialiști în România. Să fie foarte clar că eu îmi doresc ca acest plan să fie realizat cum trebuie, tocmai ca el să fie aplicat. Să zicem că peste 2 luni acest plan se aproba, iar peste 3 luni va trebui să spuneți oamenilor că trebuie să reduceți o bandă de circulație pentru a o da transportului public și ei vor ieși în strada fără să înțeleagă de ce a fost nevoie de așa ceva, este de fapt o transferare a dezbaterii publice care trebuie să se întâmple înainte de aprobare, pentru că după aprobare va face inutilizabil planul, oricât de bun ar fi acesta. Utilizarea eficientă a drumului public se referă la modul în care se distribuie către „cele 4 moduri de transport”, spațiu. Eu nu am înțeles foarte bine că lucrul acesta se înțelege. Problema este că traficul motorizat individual are mult spațiu comparativ cu celelalte moduri de transport, comparativ cu mersul pe jos, mersul cu bicicleta și transportul public. Ieșenii trebuie să știe că trebuie luat din spațiul mașinilor și dat celorlalte moduri de transport. Atunci când se realizează un PMUD se pleacă de la ce este pe teren și planurile aflate în lucru. În momentul de față Iașiul are o mare problemă, mai exact mobilitate activă, mersul pe jos și mersul cu bicicleta sunt descurajate frecvent, este adevărat că la un nivel mult mai mic decât alte orașe, dar este totuși descurajat și în Iași. Aici vorbim în primul rând de o legislație privind accesibilizarea spațiului public, este vorba despre un normativ care era obligatoriu încă din anul 2000, care în 2013 a fost modificat dar fără schimbări esențiale. În Iași, atât cât am putut vedea, nu a fost respectat acest normativ, persoanele cu dizabilități având mari probleme în a accesa spațiul public. În legislație se vorbește despre o pantă de 8%, iar ceea ce am văzut pe teren, cred că depășește 15%, fără să fie justificat decât poate de ușurința de a pune niște dale înclinate care spunem că este rampă. Aceasta nu este o rampă legală. În ceea ce privește infrastructura de biciclete, problema este aceeași. conform legislației din România în momentul în care se realizează o infrastructura pe drumul public trebuie să îndeplinească două condiții esențiale, respectiv fluiditatea și siguranța. Infrastructura din Iași nu respecta aceste condiții, nu știu cum a putut fi aprobată de Politia Rutiera, dar problema este că ele nu pot fi luate în considerare în momentul în care se realizează un plan pe o infrastructura care nu funcționează. este obligatoriu ea să fie înlocuită pentru că nu poți să completeze o rețea știind că restul pieselor nu sunt funcționale. este foarte clar că nu s-a înțeles despre ce este vorba într-un astfel de plan de mobilitate, deoarece toate discuțiile pe care le-am auzit după ce au fost făcute prezentările au fost pe subiectul traficului, ori un plan de mobilitate nu pune accent pe trafic și pe oameni.

Gheorghe Pleșu - profesor universitar

Prima chestiune pe care vreau să o ridic este aceea dacă vorbim despre o strategie sau despre un plan?, vreau să definim clar deoarece este o diferență majoră între o strategie și un plan. Spun acest lucru deoarece nu se poate discuta fără să stabilim clar noțiunea. Un astfel de plan trebuia să definească exact ce vor ieșenii pentru a trăi bine în orașul lor, prin urmare trebuiau găsiți oameni care iubesc Iașiul și care să spună cum doresc să circule pe străzile Iașului. În primul rând trebuie să ne gândim că oamenii trebuie să fie sănătoși, iar planul pleacă tocmai de la faptul că trebuie să

asiguram mobilitatea fără mașini, mașinile rămânând ca o parte care aparține lumii sărace, lumea sănătoasă merge fără mașini și atunci trebuie să găsim soluții pentru acest lucru. În al doilea rând termenul trecut în plan este 2030 pentru construcția autostrăzii Târgu Mureș - Iași, iar eu ca cetățean al Iașului nu pot să accept faptul că această autostradă se va executa în 2030. Dacă noi nu putem să construim o autostradă mai repede înseamnă că nu avem dreptul să fim oraș european. Dacă un oraș ca Iașul care a fost capitală, poate accepta să aștepte pomană de la București până în 2030 să ne facă autostrada, atunci înseamnă că nu mai merităm să ne numim ieșeni, să ne vedem de alte treburi. Eu voiam să asist aici la o chestiune care să fie foarte clară, prin care să fluidizăm totul și să dăm o direcție orașului, dar în modul acesta noi mergem spre ruină, în consecință planul dumneavoastră așa cum l-am înțeles eu din ce am auzit aici, se îndreaptă către 2000 și nu către 2030.

Dana Ionescu – BERD

Aceasta este o strategie și dacă ați apucat să vă uitați în document ați observat că aceasta conține și un plan de acțiune. Aceasta strategie a fost realizată conform unor recomandări de la Comisia Europeană, și în baza normelor care așa cum ați văzut în prezentare sunt încă în consultare publică, în speță normele la legea 350. Deci noi am respectat un cadru dat, cadru pe care am mers cu acest document, nu am pus ce am vrut noi în aceasta strategie. În ceea ce privește realizarea autostrăzii în 2030, nu este o dorință a noastră, ci este data pe care am luat-o din Masterplanul General de Transport, data care este prevăzută în acest moment. Dacă se vor face modificări în MGP și se va devansa această data, din punctul nostru de vedere este foarte bine. Pe partea de consultare aș vrea să spun că o luna de zile a fost o consultare activă a populației în anul 2015, ne mai amintind diversele afișe, site-uri pagini de Facebook pe care a fost afișat acest plan pe timpul elaborării lui. Poate Iașul a fost unul dintre cele mai active locații așa cum ați văzut și pe harta, în ceea ce privește procesul de implicare a publicului și nu numai a ONG-urilor sau autorităților locale. Pe partea de fluidizare a traficului, poate nu s-a înțeles foarte bine din prezentarea pe care ar fi trebuit să o ținem astăzi în numai 20 minute, fiind imposibil în 20 min să spui de fapt ce vrea acest plan. Dacă o să citiți planul mai în detaliu sau măcar rezumatul, o să vedeți că avem: nemotorizatul pe primul loc, pietonal și piste de biciclete.

Alexandru – Asociația Mai Bine

Prima observație legată de ceea ce s-a discutat în aceasta după-amiaza, invitatul nostru din Germania, a pornit de la ideea că acest plan strategic este un compromis. Din start dacă plecăm de la ideea că acest plan este un compromis, citez “persoanele care doresc să nu mai folosească deloc mașinile, ceea ce cred că nimeni nu dorește așa ceva și nimeni nu cred că are pretenția să renunțăm la mașinile personale, aceasta nu este o direcție pe care o promovam ci persoanele care doresc într-adevăr să prioritizeze, așa cum sunt declarate prin principiile planului de mobilitate de dezvoltare urbană anume: pe primul loc sunt pietonii, al doilea transportul în comun, urmat de transportul nemotorizat și trebuia ulterior transportul nemotorizat personal. Acestea sunt principiile. Care sunt prioritățile și cine stabilește prioritățile pentru care proiectele să fie implementate?, pentru că, am înțeles, că suntem limitați din punct de vedere financiar și nu avem

bani să facem 9 proiecte simultan, atunci cine va decide? instituții sau oamenii!? Care vor fi următoarele proiecte ce vor fi implementate? Într-adevăr colegul meu de la București, nu este ieșean, vorbea de accesibilizarea transportului urban pentru cetățenii. Într-adevăr pe lângă faptul că nu au fost implicat toți actorii în procesul de planificare și realizarea planului, pentru că într-adevăr majoritatea celor care s-au implicat au fost instituțiile, au fost consultați într-adevăr câteva ONG-uri, inclusiv anul trecut am participat la 2 întâlniri la care am fost invitați, am participat inclusiv la aceea consultare publică care timp de o luna nu este suficient pentru a atrage atenția asupra tuturor problemelor și pentru a disemina respectivul chestionar și apropo, având legenda care era legata de acel cadru cu toate problemele semnalate am văzut numai roșu și galben, nu am văzut deloc verde (verdele fiind aspectele pozitive), eu consider că din punctul meu de vedere și nu numai, nu este foarte clar ceea ce se dorește, a se implementa, astfel încât nu instituțiile ci cetățenii elaborează aceasta strategie, care strategie ce poate suferi modificări, sunt total de acord cu acest lucru. Pentru că în 15 ani de zile se pot întâmpla multe lucruri. Mai avem o mica nelămurire, ați transmis la un moment dat că PMUD trebuie să fie corelat cu planul de urbanism general. Care este mai important PMUD sau PUG? În linii mari cam acestea au fost.

Mihai Chirica - primar interimar al Municipiului Iași

Ca să completez un pic, ce a întrebat colegul nostru de la Asociația Mai Bine, din ce înțeleg eu dvs aduceți în discuție dacă lista de proiecte care urmăresc acest plan strategic are sau nu o prioritizare, nu are. Și vă puteți pune amprenta care le considerați mai viabile și când vom intra în dezbateră publică a strategiei..... pentru că PMUD pe care îl vedeți aici în față și păcat că nu ne-am uitat un pic pe concluzii și cred că cele 2 diagrame sunt cele mai relevante în care diagrama de analiza a situației existente arata ceea ce vedeți acolo este ponderea transportului public, care este ponderea transportului pe biciclete și care sunt celelalte ponderile celorlalte tipuri de transport, iar pe ultima diagrama prezentata arata exact care este trageț-ul pe care vrem să îl obținem în preajma anului 2030 și care arata total alta situație. Din acest motiv doamna Ionescu transmisese că suntem într-o situație favorabila, care situație favorabilă ce plecăm dintr-un cvasi necunoscut spre o situație pe care vrem să o stăpânim în continuare. Legat de proiectele și de felul în care le prioritizăm și de contribuția fiecăruia dintre noi în prioritizarea acestora o vom face pe parcursul lunii martie-aprilie 2016, sperând să terminam dezbateră publică a strategiei integrate de dezvoltare a municipiului Iași care este o alta documentație absolut necesara și în completarea celei existente aici în implementarea fondurilor europene pe noua etapa de programare, și acolo desigur punându-ne accentul și pe prioritizarea acelor proiecte de dezvoltare urbana. Pentru că fiecare dintre ele, dacă construiește o strada, dacă construiește un bloc sau o uzina toate au relevanta în strategia de mobilitate, pentru că toate sunt legate de mișcarea populației din și spre, și din acest motiv, așa cum a spus și colegul din Germania, este într-adevăr și aș trebuie să fie un plan strategic de mobilitate trebuie să fie un plan a compromisurilor. Că faci aici, în Viena, New York sau în oricare alt loc din lumea asta va trebuie să răspundă veșniciei provocări: cine trebuie să câștige mai mult? pietonul vs autovehiculul. Și din acest motiv, să spunem, veșnic antagonism, reiese un pan de mobilitate care trebuie să ajungă acolo unde ați spus dvs. în varianta durabilă că nu degeaba au spus cuvântul durabil și nu degeaba indicatori pe care i-

ați văzut dvs., chiar dacă planul sau mai bine spus, numărul de vehicule/ 1000 de locuitori a rezultat din prognoza făcută o dublarea aproximativ de la 287 la 420 aproximativ, totuși indicatorii de trafic presupun o diminuare și printr-o scădere a consumului de combustibil și a emisiilor de CO₂ mult sub jumătate față de ceea ce se afla în momentul de față. Asta înseamnă că până în 2030 trebuie să ne racordăm la legislația europeană care nu va mai permite utilizarea niciunui mijloc de transport public care nu este ecologic, adică electric și atât. Până în 2020 toți proiectanții, parte din ei sunt prezenți aici, sunt obligați să proiecteze orice clădire după principiile dezvoltării durabile, adică clădiri independente energetic și care utilizează soluții alternative de energie. Până în anul 2030 toate municipiile reședință de județ sunt obligate să rezolve și să aibă un plan legat de poluare a aerului, a noxelor, etc.. Deci toate vin și se pliază pe toată legislația, inclusiv cea legată de mobilitatea urbana a localităților mari. Așa încât eu zi că panul strategic trebuie să îl privim ca o provocare. Nu o să spună nimeni acum dacă este mai important să construim pasajul peste Bahlui în zona Sarmisegetuza sau este mai bine să construim malul drept Bahlui și cu locurile de parcare pentru blocurile de acolo pentru că au nevie sau este mai bine să ne apucăm de făcut sau să cumpăram tramvaie noi. Toate pot fi utile în momentul de față, toate sunt prioritate, dar va trebui și noi pe măsura analizelor resurselor, a capacității de implementare pe care putem să ne-o asumăm în momentul de față să le prioritizăm, astfel încât să le facem și viabile. Racordarea la planul urbanistic general am nuanțat-o ca să evit o întrebare, PMUD nu putea să nu tina cont de PUG, dar nu putea să țintă cont de PUG-ul actual în momentul de față, pentru că el este expirat și în curs de nulitate și e valabil până la sfârșitul anului 2018. Ceea ce nu îmi mai permite o vizibilitate pe perioada de programa pe care o vedeți în momentul de față și el s-a racordat la propunerile din PUG , care sunt deja și ele în dezbatere publica și pe site-ul APM și pe alte medii unde pot fi studiate, de asta am vrut să fac aceasta precizare.

Marius Danga - Consilier Local

Bună lecție domnule primar. Îmi exprim și eu satisfacția, că în sfârșit particip la o dezbatere privind PMUD. În calitate de consilier local am dat toate semnalele pe care am putut să le dau, inclusiv spunând în plen că vreau să fiu implicat în această dezbatere și abia acum am găsit ocazia și invitația, pe undeva, să particip la chestiunea asta. Dacă dvs considerați că aplicația aia pe care a-ți făcut-o online a însemnat consultare publică, vă înșelați, eu cred că nu poate fi considerată consultare publică, măcar pentru faptul că nu știu câte opinii de la comunele din jur ați primit?..... La cele 13 comune cum văd ei legătura cu orașul și influența orașului asupra vieții lor ?..... Vorbiți de corelare cu MGT cu masterplanul de drumuri județene cu SIDU și cu PUG, toate sunt fie în curs de realizare, fie în curs de dezbatere, nu știu cum pot fi ele corlate niște documente nefinalizate. De asemenea dacă tot am început cu exprimarea unei satisfacții, mă bucur că în sfârșit cineva spune primarului în funcție și celor 2 viceprimari că avem nevoie de un contract de delegare de servicii de transport pe legea 1370. Am spus-o asta până mi s-a uscat gura și actualul executiv a prelungit contractul cu RATP-ul încheiat pe o lege anterioară legii 1370, până în 2020. Deci nu știu cum vom depune noi proiectele europene având MGT, având SIDU, dar neavând contractul de delegare de gestiune încheiat pe baza regulamentului european. Mă bucur de asemenea să aflu de la dl primar, că avem nevoie de o Asociație de transport metropolitan, asta după ce eu acum 3 ani

de zile și eu spuneam același lucru, lucrurile bune au într-adevăr nevoie de timp, dar să nu fie prea târziu. Norocul meu că sunt consilier local până în luna mai 2016 și poate până atunci mai am timp să îmi spun punctul de vedere.

Mihai Chirica - primar interimar al Municipiului Iași

și așa cum remarca primul coleg care a făcut trimitere PMUD pe care noi l-am propus exact, îmi pare rău că nu s-a citit moto-ul care a stat la baza conceperii sale, „Ca dacă gândești pentru mașini și strada, obții mașini și strada. Dacă gândești pentru locuri și oameni, obții locuri și oameni”. Sigur o să încercăm să le corelam așa cum ați propus și dvs, și e normal să fie, nimic cu este perfect, totul este perfectibil, iar prezența dvs aici este onorantă, mai ales pentru faptul că știu că v-a preocupat și vă preocupă acest subiect. Au fost și câteva întrebări punctuale, legate de implementarea acestui plan sau mai bine spus crearea acestui plan în corelare cu unele strategii locale, regionale, naționale și europene. Unele dintre ele sunt. Ceea ce am remarcat și noi că autostrada în masterplan este așa în varianta în care ați luat-o dvs în calcul, dar nu a fost încă aprobată de Parlament. S-ar putea ca Parlamentul să nu o aprobe în această sesiune, dar chemarea pentru depunerea de proiecte să fie deja cât de cât sesizabilă ca timp. Din ce am discutat cu MDRAP și cu MFE, așa încât noi lăsăm portița de a modifica, de a adapta și de a corela orice necesitate din acest plan, ceea ce se va întâmpla prin reabordări la nivel european, național sau regional.

Ciubotaru Mihai

Am o întrebare punctuală și anume: La planul de dezvoltare pentru infrastructura de biciclete parcărilor pentru biciclete vor fi amenajate și în zonele rezidențiale sau numai la instituțiile publice?

Anca Brânzărea - Search Corporation

în planul de mobilitate au fost făcute propuneri pentru parcuri de biciclete în primul rând în zona instituțiilor și în zona spațiilor comerciale, și bineînțeles orice parcare colectivă poate avea și parcare pentru biciclete sau lângă stațiile de transport public. Recomandările care au fost făcute pentru un minim de parcuri, dar acolo unde se naște nevoia se pot amenaja parcuri pentru biciclete. Ceea ce este prevăzut în plan nu este limitativ se pot face și multe alte lucruri în funcție de nevoi.

Gulie Ilarion

Am rămas surprins din puținele informații pe care le-am citit în Ziarul de Iași că tramvaiele vor fi mutate din strada Cuza Voda pe strada Vasile Alecsandri. Eu cred că este aberant, deoarece pe strada Vasile Alecsandri sunt case memoriale.

Mihai Chirica - primar interimar al Municipiului Iași

Nu s-a pus niciodată problema devierii tramvaiului pe strada Vasile Alecsandri. În ziare se scriu multe, dar avem dovada acestui plan că pe strada Vasile Alecsandri nu sunt amplasate niciun fel de linii de transport cu tramvaiul.

Andrieu Costel

Toată lumea a propus să se realizeze câte ceva. Se cunoaște o îmbunătățire în ceea ce privește aspectul străzilor și a trotuarelor eu sunt destul de mulțumit ca și alți locuitori ai municipiului, dar așa avea o observație ca din când în când să mai treacă cineva să verifice aceste lucrări să observe dacă totul este în regula, deoarece mai sunt trotuare surpate, denivelate, din diferite cauze. Pe de alta parte să se implementeze măcar în centrul orașului un sistem care în altele tari a fost implementat de foarte multa vreme și anume conceptul de strada integrala. La noi nici măcar nu s-a auzit de acest concept care înseamnă că pe sub strada sunt trasee speciale pentru utilități. Nu se desface strada ori de câte ori avem o avarie la una din utilitățile de sub strada. Acest concept ne asigură pe termen lung o economie fabuloasă de resurse financiare, chiar dacă la început costa mai mult pentru realizarea lui.

Simon Maftei – student la arhitectura și biciclist

Din cate am înțeles acesta este un plan pe baza căruia PMI poate accesa fonduri europene în următorul exercițiu financiar. Am constata din prezentare că Iașul are parte de 20 km pista pentru biciclete, dar așa cum a spus și un antevorbitor, niciuna dintre ele nu îndeplinește condițiile de calitate. Prin urmare așa vrea să știu dacă acest plan prevede și anumite standarde de calitate pentru executare acestor piste.

Anca Brânzărea - Search Corporation

În plan sunt făcute recomandări dar este adevărat că nu există cadru legislativ în acest sens, dar sunt făcute recomandări cum ar trebui făcute/construite aceste piste.

Rainer SCHWARZMANN - PTV Group

Vreau să vă spun că participarea este importantă nu numai pentru elaborarea planului ci și în monitorizarea lui. Deci în momentul în care proiectele încep să fie implementate intervine rolul de monitorizare în care și dvs ca și cetățeni trebuie să aveți grijă ca proiectul să fie implementat conform standardelor și conform nevoilor dvs. Există ONG-uri care se pot ocupa de acest lucru. Vreau să remarc că sunt proiecte integrate și atunci când schimbi destinația unei benzi pentru a include un alt mod de transport apar situații pentru îmbunătățirea situației celor pe care îi incluzi, inclusiv pentru traficul cu bicicleta.

Bârsan Mihail

Vreau să exprim câteva atenționări privind noțiunea de share-space. Ați spus că acest concept este încadrat în această strategie, totuși acest termen suferă multe critici în țările în care fost implementat, deoarece creează confuzii deținătorilor de autovehicule care nu au semne de circulație și nu știu cum să respecte circulația din aceste zone. În al doilea rând pietonii au tendința de a da prioritate autovehiculelor și nu invers, ceea ce nu creează un beneficiu pentru pietoni. Nu în ultimul rând persoanele cu deficiențe de auz și de vedere au probleme în circulația în aceste spații ele preferând designul urban tradițional. În acest sens așa vrea să știu dacă ați făcut o

cercetare cu privire la persoanele cu aceste deficiente să vedeți dacă prefera acest design urban modern față de designul urban tradițional?

Rainer SCHWARZMANN - PTV Group

În ceea ce privește share-space vreau să va atrag atenția că în elaborarea programului nu am intrat în detalii atât de concrete, legat de persoanele cu deficiente de auz sau de văz. Dacă ne referim la deruta șoferului care circulă într-un asemenea spațiu, această derută provine din schimbarea de prioritate pentru că acest share-space dă prioritate tuturor, atât conducătorilor auto cât și pietonilor, de aceea este folosit ca și instrument pentru reamenajarea spațiului urban. Dacă un șofer este deruta el va încetini foarte mult și acesta este și scopul, deoarece este un loc împărțit de toți și acesta este spiritul noilor politici.

Vișan Daniel-arhitect OAR

Cunosc foarte bine zona centrala și aș dori să fac o mică observație legată de circulația în aceasta zonă. O să ating cele trei probleme: pionizare, circulația auto și circulația cu bicicleta. Știm foarte bine ca zona centrala este înconjurată de un relief diferit cu ruperi destul de mari până la zona de vale dinspre râul Bahlui. Cu siguranță că aici se poate circula lejer cu bicicleta. Problema este a traversării acestor pante inclinate și cu atât mai mult pentru pietoni. Dacă în studiile pe care noi le avem la dispoziție sau în curs de realizare privind creșterea gradului de pietonizare în zona de centru, accesul din aceasta zona este destul de dificil dintr-o anumită direcție și anume dinspre zona de vale. Există această circulație pe b-dul Independentei și pe str. Elena Doamna, respectiv str. Anastasie Panu, care aduc foarte aproape în centru pietoni, în schimb circulația de pe malul Bahluiului înseamnă o distanță de aproximativ 700 metri până la zona de centru la care se mai adaugă aproximativ 280 de metri de circulație pe cornișe. Cred că trebuie găsită o formulă prin care tot ceea ce cunoaștem, respectiv str. Sântul Andrei și str. Petru Movila să fie utilizate mai mult pentru o circulație mai puternică care să apropie viitorii pietoni din zona de centru pe platforma de sus. Această circulație ar fi benefică și pentru contactul cu prelungirea bd-ului Dimitrie Cantemir peste podul existent, astfel micșorând circulația din zona Podu Roș, ceea ce ar reprezenta un avantaj și cred că circulația de sub cornișă ar trebui mult mai bine organizată.

Cetățeană

Am auzit în aceasta întâlnire și păreri pro și păreri contra și nemulțumirile noastre ca cetățenii orașului și voiam să îl întreb pe dl primar care tocmai a ieșit din sală, dacă primăria care ne reprezintă pe noi cetățenii este de acord cu acest plan întrutotul sau parțial și care ar fi următorii pași?, și dacă nemulțumirile ridicate de cetățeni vor fi luate în considerare sau numai s-a dezbătut, s-a aprobat și s-a încheiat?

Dana Ionescu – BERD

Acum suntem în etapa de evaluare privind impactul asupra mediului, etapă în care se analizează dacă ceea ce a fost propus în plan are impact negativ asupra mediului și dacă da, se procedează mai departe la realizarea unui raport de mediu cu măsuri foarte detaliate privind ameliorarea

acelor potențiale efecte. În această etapă de evaluare privind impactul asupra mediului există și aceste consultări publice, care au mai fost făcute în anumite formate, dar nu neapărat în formatul acesta față în față cu administrația și elaboratorii. Nu pot să răspund în locul primarului dacă este de acord cu planul, dar poate să vă spun că am avut o colaborare foarte strânsă cu primăria, de altfel ați văzut că domnul primar știe foarte bine ce s-a propus, precum și cu comunele, Consiliul Județean, RATP, etc. . După această fază la APM se decide dacă se va merge pe procedura scurtă sau procedura lungă de avizare, proceduri care determină și timpul în care poate fi avizat. După aceasta procedura de evaluare se va intra în procedura administrativă de aprobare în cadrul consiliului local și în aceasta fază, după câte știu, mai exista o perioadă de consultare de 30 de zile, deci și acolo se va mai putea face din partea publicului intervenții, propuneri etc. . Dar în faza aceasta de consultare aș dori ca cetățenii din sală sau alții care nu au putut participa la aceasta dezbateră au de făcut observații să trimiteti aceste observații prin email la o adresa care există pe site-ul primăriei sau pe site-ul de Facebook al proiectului, iar aceste observații vor fi analizate cu toată atenția, atât la nivelul decidenților locali cât și la nivelul echipei de elaborare a planului. După avizul SEEA (mediu) și aprobarea în consiliul local se intra în etapa de implementare propriu-zisă a planului, etapă în care primăria împreună cu dvs va decide care sunt proiectele prioritare care vor fi implementate.

Mihai Chirica - primar interimar al Municipiului Iași

Într-adevăr așa cum a răspuns și doamna Dana Ionescu mai urmează o etapa de dezbateră publică, cea legată de elaborarea proiectului de hotărâre care va fi pusă în dezbateră CL-ului, dar așa cum am spus anterior, mai exista încă o etapa de dezbateră publică, cea motivată de elaborarea SIDU care va trebui să cuprindă și planul strategic de mobilitate și strategia culturală și alte elemente de strategie pe care le prognozăm, precum și strategiile comunelor care fac parte din ZMI. Prioritățile orașului vor deriva din ceea ce va spune dezbateră publică pe fiecare etapă în parte, prin urmare aceste priorități nu trebuie să le clasificăm acum ci doar să le enumerăm. Un lucru decisiv în ceea ce privește prioritizarea proiectelor va fi cel legat de eligibilitatea finanțării pe fonduri europene, acest lucru va defini exact care dintre proiecte pot intra pe această sursă de finanțare care are și o limitare în timp. Plecând de la aceasta limitare în timp va trebui să le abordăm într-o modalitate cât se poate de rapidă. Celelalte proiecte pe care le vom finanța din alte surse decât sursele europene, chiar dacă ele se găsesc în acest plan vor fi prioritizate în funcție de existența surselor de finanțare.

Marian Ivan – Asociația OPTAR

Așa cum a reieșit din discuțiile de aici sunt necesare niște schimbări legislative. În primul rând în România nu este posibil în momentul de față share-space și ar trebuie să fie propuse niște măsuri de către experți și primari pentru a fi posibilă implementarea unor astfel de proceduri. O altă problemă care ar trebui reglementată este legată de standardele de calitate privind implementarea unor proiecte de infrastructură. Părerea mea este ca acest document ar trebui să cuprindă și o listă de măsuri legislative care să fie înaintate mai departe.

Mihai Chirica - primar interimar al Municipiului Iași

În discuțiile pe care le-am avut în etapele anterioare elaborării acestui plan a rezultat că în concluzie e că echipa care s-a ocupat de elaborarea planului va veni și cu un pachet legislativ în ceea ce privește adaptarea legislației românești la nivelul legislației europene. În momentul de față nu putem pleca cu un pachet legislativ până când nu vor fi filtrate toate orașele care au de elaborat planuri de mobilitate.

Dana Ionescu – BERD

Noi vom face o sinteză a modificărilor necesare ca rezultat a elaborării planurilor de mobilitate, dar nu vom putea face noi propuneri legislative, dar vom putea să le transmise mai departe celor cu drept de propunere legislativă.

Cociș – Garda de Mediu

Nu îmi propusesem să fac o discuție în aceasta întâlnire, dar aș dori să fac o scurtă intervenție pentru nu a exista confuzie și anume faptul că se folosește termenul de dezbatere publica pe mai multe tipuri de consultări. Precizarea mea vizează în primul rând faptul că acum nu participam la o dezbatere publica din procedura de reglementare de mediu. Este adevărat că a fost elaborata procedura de elaborare de impact asupra mediului, evaluare pe care nu o face APM ci niște elaboratori autorizați de Ministerul Mediului. Ne vom întâlni cum foarte bine a spus și domnul primar și la dezbaterea publică din cadrul procedurii de reglementare de mediu, dar nu suntem astăzi într-o asemenea procedura, deoarece ar trebui să fie prezenți și oameni din APM, fiind și cei care să conducă procedura de dezbatere publică. Prin urmare dezbaterea publică la care participăm astăzi este o dezbatere organizata ca o consultare a opiniei publice și a factorilor interesați. Deci despre plan am mai vorbit la grupuri de lucru, am făcut observații pe care nu o să le mai repet astăzi, recunosc că nu am citit sutele de pagini, dar prin pregătirea pe care o am mă uit foarte mult la planșe și fac observații pe seama acestora. Așa cum a spus și domnul Gheorghe Pleșu eu aș fi făcut acest plan puțin mai ambițios, să țintească un pic mai sus, chiar dacă toate proiectele care vor fi propuse nu vor beneficia de finanțare, de exemplu mi-as fi propus un proiect de întregirea inelului de transport public de marfa pe alte variante decât cele existe în prezent, adică nu aș fi mers prin Poitiers care este în prezent o zona locuită, ci m-aș fi gândit, dacă tot privim la zona metropolitana, la o rută gen Ciurea- Bârnova prin care să se facă o ocolire asemănătoare celei care exista prin Valea Ursului. De asemenea pentru inelul interior m-as fi gândit să unesc cumva b-dul Nicolae Iorga cu b-dul Poitiers cu o continuare concentrică între zona Cronicari Mustea de la strada Bucium până în zona Clopotari, crucea lui Frenț care să închidă un al treilea inel concentric care ar putea produce o decongestionare și o reșezare a fluxurilor principale de trafic.

Marian Bârlădeanu

Având în vedere că o posibila locație a viitorului spital regional de urgenta ar fi în zona șes Bahlui, în apropiere de Era aș vrea să știu cum vad elaboratorii planului traficul care ar trebui să ajungă la acest spital, cu ambulanta în cel mai scurt, cu autoturismul personal, locuri de parcare.

Mihai Chirica - primar interimar al Municipiului Iași

Din cele cinci propuneri făcute de noi pentru spitalul regional de urgenta a rezultat că aceasta zona este cea mai rezonabila din punct de vedere al accesibilității, în comparație cu propunerea făcută de către Miroslava undeva la Valea Ursului, la o distanta mult mai mare cu inconvenientele pe care le aduce ieșirea dintr-un drum european, precum și o alta abordare privind chestiunea și abordarea acestuia și anume: viteza de trafic, întreținere pe timp de iarna, capacitate de transport din punct de vedere al tonajului, etc.. prin urmare toate analizele făcute de cei care s-au ocupat de acest lucru au scos un punctaj superior pentru amplasamentul din zona centrului comercial Era care este situat în proximitatea drumului european, racordat foarte bine și la transportul public de călători, un argument în plus care poate fi susținut și prin acest plan de mobilitate.

Marian Bârlădeanu

Totuși cu automobilul, cu ambulanța în traficul din Iași este destul de dificil să ajungi la aceasta locație, este dificil astăzi cu probabilitatea ca în anii viitori să se simplifice. Pentru pietoni care în prezent circula în zona pietonală unde de multe ori sunt mașini parcate, sunt nevoiți să ocolească mașinile ieșind pe partea carosabila, adică inversam traficul rutier pe trotuar și pietoni pe stradă. Cum ați prevăzut în plan să protejați zonele pietonale astfel încât să poată circula în siguranță și pietonii, deoarece pietonii sunt cei care ar trebui să beneficieze de acest plan.

Mihai Chirica - primar interimar al Municipiului Iași

Trebuie să se respecte legea, nu cred că trebuie să facem un plan de respectarea legii. Legea se aplica și atât.

Dana Ionescu – BERD

Faptul că trebuie aplicată legea nu este ceva ce trebuie pus în plan, dar în plan exista o componentă foarte importantă dedicată parcărilor, atâta în zona centrală cat și în zona rezidențială, sunt prevăzute 14 proiecte privind parcarile.

Rainer SCHWARZMANN - PTV Group

Problema în momentul de față este că nimeni nu este dispus să plătească pentru parcare, nici să își facă parcare în curte nici să plătească pentru parcarile publice. Acesta este un obicei care poate fi schimbat. Dacă se schimba asta se schimbă și restul.

Mihai Chirica - primar interimar al Municipiului Iași

Dezbaterea de astăzi a fost încă o etapa în cadru unor dezbateri publice a unui plan important pentru municipiul nostru, va exista și minuta acestei întâlniri, o și publicam și o să căutam răspunsurile la toate ideile care au venit în timpul dezbaterii.

Vă mulțumim pentru participare.