

Raport al dezbaterii publice

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă

Data: 17 decembrie 2015,

Activități:

1. Publicarea anunțului, a proiectului de hotărâre, a expunerii de motive și a raportului de specialitate pe site-ul Primăriei Brașov, <http://www.brasovcity.ro/file-zone/proiecte-hotarari/PMUD/Anunt%20plan%20de%20mobilitate%20urbana.pdf> , <http://www.brasovcity.ro/file-zone/proiecte-hotarari/PMUD/BRASOV%20-%20PMUD.pdf> , <http://www.brasovcity.ro/file-zone/proiecte-hotarari/PMUD/proiect%20de%20HCL%20PMUD.pdf> – 19.11.2015
2. Transmiterea anunțului, a proiectului de hotărâre, a expunerii de motive și a raportului de specialitate pe site-ul Primăriei Brașov – 19.11.2015
3. Stabilirea perioadei pentru primirea propunerilor sugestiilor și opiniilor cu valoare de recomandare 19.11-04.12.2015.
4. Primirea propunerilor. În perioada legală au fost înregistrate 18 de propuneri venite de la 3 organizații non-guvernamentale și o persoană fizică. Trei dintre aceste propuneri au fost transmise prin e-mail, una a fost înregistrată direct la Centrul de Informații pentru Cetățeni.
5. În data de 26.11, la inițiativa Primăriei Municipiului Brașov, a fost organizată o întâlnire publică la care au participat aproximativ 36 de persoane. La întâlnirea publică a fost prezentat Planul de Mobilitate Urbană Durabilă. În timpul întâlnirii publice au fost făcute 8 propuneri de inclus în proiectul de hotărâre, dintre care 7 se regăsesc și între propunerile transmise în scris..
6. În urma evaluării acestor propuneri, proiectul de hotărâre a fost modificat. Din cele 19 propuneri, în proiectul de hotărâre au fost incluse 8 propuneri, iar proiectul de hotărâre, astfel modificat, va fi prezentat Consiliului Local în ședința publică din data de 21.12.2015.
7. Menționăm că propunerile de la punctele 2, 4, 5, 6, 11 vor fi incluse în alte acte administrative sau normative, în perioada de implementare a PMUD, sau vor fi analizate de grupurile de lucru constituite pentru implementarea PMUD, în vederea implementării lor.
8. Propunerile de la punctele 18 și 19 vor fi incluse pe lista de subiecte ce vor fi analizate de grupurile de lucru constituite pentru implementarea PMUD și ulterior vor fi supuse unui proces de dezbatere publică.
9. Celelalte puncte nu au fost incluse din cauza unor restrângeri financiare sau pentru că nu se încadrau în obiectivele PMUD.

Propuneri primite în scris

1. Includerea în PMUD a proiectelor care vizează asigurarea infrastructurii de transport pentru persoanele cu dizabilități – 2 propuneri.
2. Amenajarea pistelor de biciclete trebuie să se facă ținând cont de următoarele criterii:
 - Este obligatoriu să nu existe intersecții între fluxul de pietoni și fluxul de biciclete;
 - Este obligatoriu să existe marcaj tactil în culori contrastante care să delimiteze fluxurile de pietoni și care să fie ușor de reperat de persoanele fără vedere sau cu deficiențe de vedere;
 - Este obligatoriu ca manevrele prevăzute de Codul Rutier, inclusiv semnalizarea și depășirea, să fie posibile și să se desfășoare în siguranță. Pentru aceasta, este obligatoriu ca pistele pentru biciclete să permită ca doi bicicliști în deplasare să treacă în siguranță unul pe lângă celălalt, cu un spațiu de siguranță între ei și cu spațiu de siguranță față de ceilalți participanți la trafic. Această condiție este obligatorie pentru asigurarea fluidității traficului. De asemenea, lipsa acestor condiții vor forța bicicliștii să efectueze depășirile prin circulația pe trotuar, în afara perimetrului pistei pentru biciclete, ceea ce Codul Rutier interzice tocmai ca măsură de protecție a participanților la trafic;

- Este obligatoriu ca lățimile spațiului asigurat pietonilor să fie suficient pentru deplasarea acestora. Orice obstacol permanent sau temporar (de exemplu un grup de clienți oprit în fața unui chioșc) poate devia traficul pietonal pe suprafața pistei pentru biciclete. De menționat că pentru un oraș ca Brașovul, cu o populație numeroasă și cu specific turistic, lățimea minimă a spațiului pietonal este de 180 cm, conform Normativului 51/2012. Însă PMUD are printre obiective creșterea calității vieții, de aceea este primordial ca echipele de experți și funcționari publici să asigure spațiile pietonale mult mai generoase decât valorile minime obligatorii. Măsurile de reducere a spațiului oferit pietonilor, prin amenajarea sau menținerea de piste pentru biciclete pe trotuare, nu sunt compatibile cu obiectivul de îmbunătățire a calității vieții.

- Este obligatoriu ca accesarea sau părăsirea unei piste pentru biciclete să se facă în siguranță. Siguranța unei piste pentru biciclete trebuie analizată din perspectiva integrării ei în rețeaua de străzi, nu doar între capetele ei.

- Bicicliștii trebuie să poată parcurge traseele pe bicicletă, fără întreruperi. Scopul realizării infrastructurii pentru biciclete trebuie să fie acela de a oferi alternative viabile de deplasare și astfel locuitorii să fie încurajați să renunțe la transportul motorizat individual. Realizarea de piste pe trotuare, obligă bicicliștii să nu mai folosească partea carosabilă, această măsură ducând, de cele mai multe ori, la scăderea siguranței și a eficienței călătoriei. Astfel, la intersecția cu străzile laterale, fie pentru că lipsesc traversările pentru biciclete, fie pentru că mașinile blochează pista în momentul în care opresc să se asigure la ieșirea pe drumul principal, bicicliștii sunt obligați să reducă viteza sau chiar să se oprească. Acest lucru nu era necesar dacă pista nu ar fi fost amenajată iar bicicliștii s-ar fi deplasat pe drumul principal, pe carosabil. Aceasta este o dovadă a faptului că măsura de amenajare de piste pe trotuare duce la scăderea siguranței, prin crearea de puncte de conflict, și la descurajarea mersului cu bicicleta, din cauza opririlor dese (la intersecțiile cu străzile secundare) care creează disconfort și anulează avantajele utilizării bicicletei în mediul urban (eficiență energetică și mobilitate).

3. PMUD să includă referiri la problemele de mediu și să propună măsuri de perspectivă rapide și eficiente pentru ca perioada de neconformitate să fie cât mai scurtă posibil.
4. Reamenajarea unor intersecții pentru a asigura o circulație optimă și în condiții de siguranță pentru pietoni, cum ar fi: intersecția b-dul Gării-13 Decembrie-Aurel Vlaicu, Eroilor-Mureșenilor-Lungă, Carpaților-Calea București- Aurelian, Lungă-N. Iorga, 15 Noiembrie-Castanilor, Eroilor-N. Bălcescu - 2.
5. Desființarea tuturor parcărilor care s-au făcut pe trotuare.
6. Respectarea normativelor care prevăd lățimea minimă a trotuarelor - sunt zone unde trotuarele au fost îngustate foarte mult sau au dispărut de tot.
7. Desființarea autostrăzilor care traversează orașul. Calea București este una dintre aceste autostrăzi complet neprietenoasă cu pietonii - trecerile sunt la distanțe mari una de alta, șoferii sunt încurajați să meargă cu viteză mare din cauza benzilor generoase. Tot pe Calea București sunt zone unde pe lângă faptul că există 6 benzi pentru automobile mai există și parcuri generoase pentru acestea, pietonii rămânând cu trotuare de 50cm. Acest gen de autostrăzi care trec prin oraș ar trebui desființate prin metode variate: micșorarea numărului de benzi cu benzi unice pentru transportul în comun, lățirea trotuarelor, îndesirea trecerilor de pietoni, adăugarea de piste de bicicletă - toate acestea micșorând partea carosabilă utilizată de automobile. Acestea ar trebui probabil implementate odată cu terminarea centurii ocolitoare a Brașovului.
8. Crearea unei rețele complete pentru biciclete - la fel cum e rețeaua pentru automobile. Cea mai mare parte era formată din benzi unice pentru transport în comun. Brașovul se poate parcurge cu bicicleta în mers lejer în 20 de minute de la un cap la altul și este păcat că oamenii nu sunt încurajați prin infrastructură să folosească acest mijloc de transport.
9. În documentul PMUD sunt menționate la proiecte propuse în Strategia de Dezvoltarea a municipiului Brașov și „Pasaje pietonale subterane (Universal, Modarom, Poienelor, Calea București)” la secțiunea „Infrastructura stradală și pietonală”. Aceste pasaje pietonale subterane ajută de fapt transportul auto individual și îi descurajează pe cei care merg pe jos, la fel ca și majoritatea sensurile giratorii. Nu se justifică investirea în astfel de pasaje, deoarece, de fapt, prin acestea, se descurajează mersul pe jos și se încurajează mersul cu automobilul personal – 2 propuneri.

10. Întrucât se suprapun, unificarea proiectelor „TM4b — Varianta ocolire Ghimbav” și „TM29 — Proiect privind realizarea unor legături directe pentru viitorul aeroport Brașov-Ghimbav, nodul de autostradă A3 și Poiana Brașov”.
11. Completarea proiectului „PT1 — Analiza nivelului actual al serviciilor de transport public din Brașov și al acoperirii acestora. Reorganizarea transportului public între zonele imediate ale Polului de dezvoltare și Brașov pentru a crea o rețea integrată” prin includerea unui traseu de transport public în interiorul stațiunii Poiana Brașov, care să lege Poiana de Jos (parkingul în curs de construire) — Parcarea actuală — Sosirea pârtiilor din zona Hotel Sport/Sosirea pârtiilor din zona Hotel Teleferic. Acesta nu trebuie să înlocuiască actualul traseu al liniei 20, ci să vină în completare. În afara sezonului de schi, traseul poate funcționa sub forma redusă, doar între Poiana de Jos (parkingul în curs de construire) — Parcarea actuală. De asemenea, pentru turiștii care vor parca la Poiana de Jos, propun ca transportul public pe linia de autobuz interioară să fie inclus în tariful de parcare.
12. Proiectul „MB2 — Conectarea ariilor majore de teren cu rețeaua de trasee pentru biciclete: să se renunțe la conceptul „bandă dedicată BUS utilizată și ca pistă de biciclete”, din motiv că pune în pericol siguranța bicicliștilor și nu aduce nici o îmbunătățire față de situația actuală; să se renunțe la pista de biciclete propusă pe Str. Dobrogeanu Gherea, din motiv de imposibilitate tehnică evidentă: lățime insuficientă (4,5-5,5 metri pentru circulație în două sensuri, lipsă trotuare chiar și în prezent) și declivitate excesivă (15-22%); să se introducă în proiect o pistă de biciclete în jurul Dealului Melcilor, deasupra Canalul Timiș, între Str. Dorobanților — Str. Karl Lehmann — canal — Str. Mureșului.
13. Privitor la proiectul „CP2 — Amenajare de zone de parcare controlate (CPZ) pilot în zona centrală și analizarea posibilității de încheiere a unui contract de parteneriat public-privat pentru controlul și gestionarea acestora”, eliminarea acestui proiect, ca fiind neconform cu bunele practici urbanistice în centre istorice protejate. Prin eventuala sa aplicare (cu obligativitatea păstrării a minimum 5 ani a destinației), acest proiect ar face imposibilă înlăturarea actualei situații de fapt din zona protejată istoric, respectiv existența parcajelor la nivelul carosabilelor, care perturbă grav funcțional și estetic calitatea mediului urban. Pentru a se înlătura în întregime actualele parcaje la nivelul carosabilului din zona centrală lărgită, propun un proiect de realizare a 4 obiective care ar asigura chiar mult mai multe locuri de parcare decât în prezent, și anume: Parking subteran în lungul Bulevardului Eroilor, corelat cu pasaj subteran cu 2 benzi în sens unic, cu accese facile datorate declivităților existente, capacitate estimată circa 400 locuri, Parking subteran sub Piața Sfatului, cu rampă de acces în zona actualului WC (ce va fi reintegrat în noua construcție), capacitate estimată pe trei niveluri circa 500 de locuri; Parking sub- și suprateran multietajat pe actuala locație din Str. Iuliu Maniu nr. 4, prin relocarea instituțiilor de acolo ce aparțin Județului Brașov), cu acces din Str. Iuliu Maniu, capacitate estimată circa 350 locuri; Parking sub- și suprateran multietajat în Centrul Civic (vezi Anexa 1), cu legături la stațiile de transport public, ca nod intermodal, capacitate estimată circa 600 locuri. Toate aceste parking-uri ar urma să aibă și o cotă bine definită de locuri rezervate parcajelor de reședință pe bază de abonament, pentru riveranii cu domiciliul / sediul în zonă.
14. Privind proiectul “Suplimentarea ofertelor de tip park & ride din Poiana Brașov”, eliminarea din conținutul său a prevederii de realizare a transferului turiștilor din Poiana Brașov de la parcaje situate în Strada Lungă din Brașov. Această prevedere este inefficientă și ar duce la aglomerarea și mai puternică a zonei Str. Lungă — Livada Poștei.
15. Referitor la proiectele „CP1 — Amenajare de spații de parcare în afara carosabilului (S.F.)” și „MB1 — Îmbunătățirea calității rețelelor pietonale [...]” eliminarea amplasamentului de sub Parcul Nicolae Titulescu pentru parking subteran și, de asemenea, eliminarea tunelului rutier în lungul Străzii Nicolae Iorga și a extinderii pietonalului deasupra acestuia. În locul obiectivelor eliminate propun: realizarea tunelului rutier în sens unic (2 benzi) sub B-dul Eroilor și nu sub Str. Nicolae Iorga, având în vedere că astfel se rezolvă o mare parte din

traficul de pe fluxul major din intersecției (Aro, Modarom) și se creează premisele reabilitării Promenadei Orașului, amplasată de-a lungul Bulevardului Eroilor și în legătură directă cu centrul istoric; pasajul sub Str. Nicolae Iorga nu aduce nici o îmbunătățire în intersecțiile adiacente și un eventual nou pietonal deasupra lui nu își are sensul, dată fiind proximitatea vilelor de pe această stradă ce necesită acces rutier, în plus nu leagă în nici un fel de destinații reale ale pietonilor; realizarea unui amplu parking subteran sub prospectul Bulevardului Eroilor, inclusiv pe zona pieței dintre Primărie — Poștă — Prefectură — Modarom, cu acces din viitorul tunel și capacitate de aproximativ 400 locuri — vezi punctul 4 de mai sus; renunțarea definitivă la orice lucrări ce presupun excavații și construcții subterane în aria actualului Parc Titulescu, care ar compromite definitiv această singură oază de verdețură din centru.

16. Privind proiectul „TM13 — Realizarea unei conexiuni cu două benzi pe sens între DN1 (din direcția Brașov) și DN11 Bacău-Onești”, înlocuirea cu un proiect care să prevadă pasaj rutier subteran orientat pe fluxul major de circulație (DN 1) și nu pe un flux minor, pasaj care să aibă 4 benzi (două pe sens), între intersecția Griviței / Kogălniceanu (Centru civic) și intersecția Calea București / Carpaților (Spitalul județean). Acesta ar rezolva mult mai bine problemele de trafic, ar descongiona în plus și intersecțiile și ar oferi oportunități sporite pentru dezvoltarea ca zonă pietonală agreabilă a Centrului civic și s-ar lega de parkingul propus la punctul 4 de mai sus în această zonă, formând un ansamblu funcțional.
17. Privind proiectul „PT 1 a — Achiziționarea de noi autobuze ecologice”, care înseamnă de fapt achiziționarea de autobuze electrice cu acumulatori, propun ca aceste vehicule să fie introduse în Brașov în etapa 2016-2020 doar cu titlu experimental și în număr redus (de ex. 10 bucăți), iar în urma rezultatelor tehnice și economice efective din exploatare să se decidă ulterior dacă ele sunt potrivite sau nu cu necesitățile orașului și dacă sunt mai eficiente decât troleibuzele ce ar putea fi reintroduse pe traseele care au existat până în anul 2005. Consider că PMUD ar trebui să încurajeze o atitudine prudentă, cu atât mai mult cu cât există alternativa de folosire pe scară mult mai mare a troleibuzelor, vehicule pentru a căror exploatare avem în municipiu o experiență de 56 de ani.
18. Introducerea unui traseu de tramvai electric, care să utilizeze alături de cele de troleibuze infrastructura de alimentare existentă și nefolosită. Astfel, în prima etapă să se realizeze traseul major de tramvai Livada Poștei — Gară — Parc Tractorul, cu repunerea în serviciu a depoului de tramvaie ce a funcționat până în anul 2006 în cartierul Tractorul. Calea de rulare a tramvaiului va fi separată de traficul general în proporție de peste 85%, fiind doar unele mici secțiuni în sens unic utilizate în comun pe Str. Iuliu Maniu și Vlad Țepeș. Separarea de traficul general este posibilă și datorită relocării tuturor parcajelor de pe carosabil în noile parkinguri propuse. Calea de rulare proprie va fi amplasată după caz în axul sau pe laterala carosabilului. În perspectivă, sistemul va trebui dezvoltat, pentru a se obține eficiență, având propuneri de extindere spre cartierul Astra, zonele de shopping și spre centrul istoric și Schei. Sistemul de transport cu tramvaie pe cale proprie este cel mai eficient sistem suprateran cunoscut și este perfect recomandabil orașelor de mărimea Brașovului, care nu au întrunite condițiile pentru rețele de transport subterane (metrou).
19. Privind proiectul suplimentar „TM28 — Proiect privind devierea în subteran a căii ferate M200 pe teritoriul cartierului Bartolomeu”, se recomandă înlocuirea titlului cu „TM28 — Proiect privind denivelarea față de carosabil a căii ferate M200 pe teritoriul cartierului Bartolomeu”, pentru a permite și studierea variantei de rezolvare prin denivelare supraterană a căii ferate, pe estacadă, care ar putea fi economic mai potrivită.

Propuneri primite în timpul întâlnirii publice

1. Creșterea lungimii pistelor pentru biciclete cu mai mult de 12 km, cât este prevăzut în PMUD.
2. Devierea traficului auto în subteran în zona centrului istoric și pe axa Calea București-Eroilor.
3. Amenajarea unei parcări subterane între clădirea primăriei-clădirea Modarom și sediul Prefecturii, în locul celei propuse sub Parcul Titulescu.
4. Devierea traficului auto în subteran pe b-dul Eroilor, între Casa Armatei și Teatrul Dramatic, în locul propunerii de a fi deviat în subteran pe str. N. Iorga, conform PMUD.
5. Elaborarea unui Regulament de circulație pentru Poiana Brașov.
6. Crearea unei șosele de legătură între ocolitoarea municipiului și amplasamentul pentru viitorul aeroport.
7. Introducerea unei linii de tramvai care să lege Gara Brașov cu centrul civic și centrul istoric.
8. Anularea interdicției de circulație cu bicicletele în parcuri și în Piața Sfatului.

Raport întocmit de Sorin Toarcea,