

ROMÂNIA
Județul Timiș
Primăria Municipiului Timișoara

Ghișeul : 0

S-a înregistrat cu numărul : CS2015-000091 din 04.12.2015

Cod validare: 91D56

Correspondență fax

Am preluat de la GABRIEL TUSINEAN

Cu adresa: Timișoara, Str.

Total 1 file

Termen de rezolvare: 03.01.2016

Răspuns prin poștă sau ridică
personal

Obs. REF DEZBATERE PUBLICA PT. INELUL I

Timișoara, la 04.12.2015

Inspector,
Diana Dinu

Puteți verifica starea cererii Dvs. la adresa www.primariatm.ro
Informații telefonice despre acte, probleme, cereri și sesizări prin serviciul
Call Center. Tel. 969, de luni până vineri, între orele 8-22.

Cod FO - 24 - 01, ver.2



Dezbaterea publică pt Inelul I

Gabriel

to:

codruta.orobeti@primariatm.ro

03.12.2015 01:03

Hide Details

From: Gabriel <gmtro@yahoo.com>

To: "codruta.orobeti@primariatm.ro" <codruta.orobeti@primariatm.ro>,

Please respond to Gabriel <gmtro@yahoo.com>

Bună ziua,

Vă trimit conform celor discutate sumarul intervenției mele și documentele la care am făcut referire

Am pus 4 întrebări ce le reiau pe scurt:

- **statutul legal al întâlnirii** din după-masa asta, întrucât legal, o dezbatere publică, se organizează înainte de supunerea spre aprobare în plenul CL
NU am primit răspuns

- **Intenția primăriei privitoare la HCL427/16.10.2015** întrucât în momentul de față HCL-ul poate fi ușor anulat în instanță
NU am primit răspuns ulterior în discuții primarul a pomenit posibilitatea de a-l "amâna"!?

- Lărgirea tramelor stradale, deschiderea de căi rutiere noi are ca efect întodeauna(!) o creștere proporțională a traficului, Soluția propusă de "inel" va avea efect doar mutarea blocajelor auto pe "inel" și creșterea traficului auto. Exact efectul invers scontat. Întrebarea a fost **dacă primăria are sau nu un studiu de trafic cu evaluarea creșterilor**.
Nu mi s-a răspuns direct dar din dezbateri am înțeles că un astfel de studiu ar exista, posibil cu informații parțiale. Rămâne de văzut dacă va apărea pe site

- **De ce primăria insistă pe soluții tehnice din anii 50-60**, cu inele interioare, bulevarde largi, etc... în pofida celor noi, create tocmai pentru a le corecta, ce marșează pe mutarea traficului pe periferie, pe transport public modernizat, pe piste de biciclete

Răspuns doar parțial, cum că primăria dezvoltă și inelele exterioare dar nu mi-a fost furnizată motivația investiției în inelul unu. Ulterior d-l Primar s-a exprimat cum că ar fi doar un plan ...

O lămurire... Am mari îndoieli în lipsa unor date concrete că inelul în varianta propusă ar rezolva problemele de trafic. Dinpotrivă, având în vedere experiența altor orașe doar le-ar amplifica și acutiza. Din punctul meu de vedere ar trebui făcute doar parcurile restul lăsat totuși neatins și investiții banii rămași în inelele exterioare! Oricum nu e sigură finanțarea, după cum și primarul a subliniat...

La întrebarea a treia am făcut referire la studiul din link-ul următor

<http://www.nber.org/papers/w15376>

Este scris de Gilles Duranton în colaborare cu Matthew Turner pentru N.B.E.R. SUA

Se pot găsi studii similare pe web, aceștia la care fac referire e cel pe care l-am studiat mai în detaliu zilele trecute

La întrebarea a patra făceam referire la Plan de déplacements urbains d'Île-de-France ce nu demult a fost aprobat. Se regăsesc înăuntru, cu responsabilități nominalizate exact, direcțiile de dezvoltare generale ale zonei Parisului dar și ideile concrete pe care le-am menționat, cum ar fi ideea de reducere a transportului individual, de reducere a profilului stradal - subliniată în special în cadrul capitolului "Dèfi 5"(Provocarea nr 5)

Mă gândesc că documentul acesta ar putea fi de folos și colegii d-vs ce se ocupă de noua "Strategie de dezvoltare urbană a Timișoarei", dacă doriți puteți să-l trimiteți și dânzei. Multumesc

Și câteva referințe la orașele pomenite

<http://www.theguardian.com/world/2014/mar/13/seoul-south-korea-expressway-demolished>

<http://bangkokgrowthandinformation.weebly.com/urban-problems-solutions-and-innovations.html>

Voiam să mai fac referire la Dublin, Londra, Stockholm dar se găsesc referințe despre ele pe net...

O zi bună,

Gabriel Tușinean

Asociația M10 Timișoara
colaborator Pro Infrastructura

ROMÂNIA
Județul Timiș
Primăria Municipiului Timișoara Direcția Comunicare
S-a înregistrat cu numărul : SC2015-031914 din 02.12.2015

SC89 Corespondenta Direcția Secretariat General
la Direcția Secretariat General

Am preluat de la GLAD TUDORA
Firma: LIGA BĂNĂȚEANĂ TIMISOARA

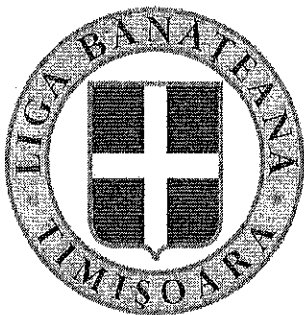
Cu adresa: Timișoara, Str. BD. TAKE IONESCU nr.71 ap.13
Total 1 file Termen de rezolvare: 01.01.2016
Termen direcție: 17.12.2015

Obs. REF HCL 427/ 16.10.2015 PRIVIND APROBAREA
STUDIULUI DE FEZABILITATE „REORGANIZAREA
CIRCULAȚIEI RUTIERE PE INELUL I DE CIRCULAȚIE ȘI
REPROIECTAREA INFRASTRUCTURII RUTIERE ȘI DE
TRANSPORT PUBLIC (PASAJ P-TA VICTORIEI)”

Timișoara, la 02.12.2015

Consilier ~~Referent~~,
Alina Petrovici





SOLICITARE INFORMAȚII ÎN LEGĂTURĂ CU
Studiului de Fezabilitate „Reorganizarea circulației rutiere pe inelul I de
circulație și re proiectarea infrastructurii rutiere și de transport public
(Pasaj P-ta Victoriei)”
cu ocazia dezbaterii publice organizate cu privire la HCL 427/16.10.2015

Către: Consiliul Local Timișoara, Direcția Secretariat General – Biroul Asistare Consiliul Local

Referitor la studiul privind:

„Reorganizarea circulației rutiere pe inelul I de circulație și re proiectarea infrastructurii rutiere și de transport public”

solicităm informații privind modul în care s-a demonstrat viabilitatea acestuia?

Considerăm că aceste argumente de studiul ce a stat la baza Studiului de Fezabilitate supus dezbaterii sunt esențiale în stabilirea validității și sensului acestui proiect.

Credem că este posibil ca principiile pe baza cărora a fost întocmit să fi urmărit în mod unilateral, dezechilibrat, aspectele ce țin de transportul public. Considerăm că acestora li s-a atribuit o pondere dezechilibrat de mare față de restul sistemului format de Inelul 1.

1. există argumente de ordin tehnic care, ținând cont de întregul mecanism format de Inelul 1, să stabilească că varianta propusă aduce beneficii nete la scara întregului sistem? Indicii care să includă observații/simulări privind toate formele de trafic/mobilitate? (cu ponderi diferite poate dar specificate)

2. Prin studiul susmenționat se pot furniza date privind reducerea timpilor de așteptare în trafic prin varianta propusă față de cea existentă la scara întregului ansamblu al Inelului 1? (cu scopul de a demonstra eficientizarea propusă)

4. În cadrul studiului există parametri prin care să se evalueze impactul negativ pe care l-ar avea implementarea studiului? S-a ținut cont de asemenea parametri la aprobarea studiului?

3. S-au luat în considerare parametri privind calitatea mediului și modificările ce s-ar induce prin implementarea soluției propuse? Cum evaluează studiul (comparând situația existentă cu cea propusă) scăderea principalelor surse de poluare generate de trafic? (celelalte forme de trafic decât cel reprezentat de transportul public, care înțelegem că aduce beneficii asupra calității mediului - dar au fost corelate/comparate acestea cu celelalte componente ale sistemului?)

4. cum consideră specialiștii că redirectionarea traficului actual din zona Cardinale-Mărăști-Gh.Lazăr către traseul Continental-Bastion (traversând eventual pasajul de la Operă) este o soluție benefică? Care sunt premisele pe baza cărora se consideră că o asemenea redirectionare nu ar aglomera o aglomerare deja existentă creând o congestiune chiar mai gravă?

Considerăm că trebuie prezentate/explicate public beneficiile (eventual aspectele nefavorabile) pe care propunerile le implică. Ne referim la parametri tehnici din studiile și proiectele în discuție care să demonstreze avantajele (prevalența aspectelor pozitive asupra dezavantajelor)

Solicităm publicarea materialelor relevante care descriu impactul pe care cetățenii urmează să îl suporte și explicațiile necesare pentru înțelegerea tuturor implicațiilor.

În așteptarea răspunsurilor, vă mulțumim anticipat

În vederea trimiterii răspunsurilor la aceste solicitări vă rugăm să le expediați la următoarea adresă:

Timișoara, bv. Take Ionescu 71, ap.13

ah. GIAN TUDORA

Liga bănăţeană
ONG pentru promovarea Banatului





Asociația Salvați Patrimoniul Timișoarei
Timișoara, Strada București, Nr. 34
CIF32975453

Adresă de corespondență
Timișoara, strada Johann Heirich Pestalozzi nr. 2, Ap 12

În martie 2009 s-a prăbușit clădirea Arhivelor Orașului Köln deasupra șantierului pentru realizarea liniei subterane de metrou, ducând la decesul a două persoane, pierderea a bunuri de arhivă inestimabile și daune materizale în valoare de un miliard de euro. Cu câteva luni înaintea catastrofei s-au observat fisuri atât în pereții clădirii ce adăpostea arhivele cât și în ai celor din jur dar semnalele de alarmă au fost ignorate. Pe data de 3 martie, muncitorii din subteran au observat nereguli și au ieșit să avertizeze persoanele de la suprafață. Pentru două persoane însă, pentru clădirea arhivelor și a încă doua imobile a fost însă prea târziu, acestea surpându-se peste locul unde se lucra la tunelul subteran. Chiar dacă încă se conduc anchete pentru aflarea cauzei catastrofei, o ipoteză este scăderea nivelului pânzei freatice datorită mai multor fântâni ilegale din împrejurimi, ceea ce ar fi dus la o diferență de nivel a pânzei freatice între două zone și ar fi condus la curenți subterani, pe principiul vaselor comunicante (vezi foto). Aceștia ar fi spălat solul nisipos de sub clădire creând un gol sub aceasta. Menționăm că în Germania există norme stricte pentru prevenirea a astfel de situații. Incert este și dacă executantul are vreo vină. Ce este cert însă, este că Timișoara dispune de un sol nisipos datorită mlaștinilor care se întindeau în trecut aici, că pânza freatică este foarte ridicată în Timișoara (între 0,5 – 4m) și că normele noastre, cele existente, de multe ori nu se respectă cu strictețe. De asemenea, clădirea Muzeului Banatului prezintă fisuri serioase tot datorită alunecării solului nisipos care s-a uscat pe baza lucrărilor efectuate la pasajul din Piața Victoriei înainte de 1989 (dacă clădirea Operei Române a putut fi salvată atunci prin pomparea de beton lichid în subteran, nu se poate spune încă același lucru despre clădirea muzeului). Așadar există aceleași premise ca în cazul arhivelor din Köln: un sol nisipos, o pânză freatică a cărei nivel ar putea necesita coborârea sa în zonă unde se lucrează, fisuri în clădirile învecinate, ba chiar antecedente exact în același perimetru și valoarea inestimabilă a cladirilor de patrimoniu în imediata vecinătate a cărora ar urma să se lucreze, dar și a persoanelor care locuiesc în ele și a căror viață ar putea fi pusă în pericol.

ROMÂNIA
Județul Timiș
Primăria Municipiului Timișoara Ghîșeul : 0

S-a înregistrat cu numărul : **CS2015-000089** din **02.12.2015**

Cod validare: 91CC6

Correspondență fax

Am preluat de la ARH. VICTOR POPOVICI

Cu adresa: Timișoara, Str.

Total 3 file

Termen de rezolvare: 01.01.2016

Răspuns prin poștă sau ridică
personal

Obs. DEZBATERE PUBLICA - PCT. DE VEDERE HCL 427/2015

Timișoara, la 02.12.2015

Inspector,
Diana Dinu

Puteți verifica starea cererii Dvs. la adresa www.primariatm.ro
Informații telefonice despre acte, probleme, cereri și sesizări prin serviciul
Call Center. Tel. 969, de luni până vineri, între orele 8-22.

Cod FO - 24 - 01, ver.1



punct de vedere dezbatere publica Pasaj Piata Victoriei

Victor Popovici

to:

codruta.orobeti

02.12.2015 11:14

Hide Details

From: Victor Popovici <ateliertrei@gmail.com>

To: codruta.orobeti@primariatm.ro,

1 Attachment



PV pasaj.pdf

in atasament gasiti punctul meu de vedere referitor la dezbaterea publică cu privire la Hotararea Consiliului Local nr. 427/16.10.2015, privind aprobarea Studiului de Fezabilitate „Reorganizarea circulatiei rutiere pe inelul I de circulatie si reproiectarea infrastructurii rutiere si de transport public (Pasaj P-ta Victoriei)”

cu stima,

--

arh. Victor POPOVICI

sc ATELIER TREI srl

str. F. Mercy nr.7

300085 Timisoara

tel. 0722-328437

fax.0356-437691

Către: Primăria Municipiului Timișoara
Referitor la : **Dezbatere publică** cu privire la **Hotărârea Consiliului Local nr. 427/16.10.2015**, privind aprobarea **Studiului de Fezabilitate „Reorganizarea circulației rutiere pe inelul I de circulație și re-proiectarea infrastructurii rutiere și de transport public (Pasaj P-ta Victoriei)”**

Prin prezenta doresc să comunic următorul

PUNCT DE VEDERE

1. Consider prezenta dezbatere **ILEGALA**, aceasta având loc **DUPĂ adoptarea HCL** (dezbaterea publică este programată pentru 2.12.2015 iar HCL 427 este din 16.10.2015, adică antedatează dezbaterea cu cca.45 zile)
2. Propunerea de pasaj auto nu este în conformitate cu prevederile PUG Timișoara (în curs de avizare).
3. În cadrul **Studiului de Prefezabilitate (SPF)** care a stat la baza **Studiului de Fezabilitate(SF)** aflat în discuție, proiectantul prevede soluția unui pasaj auto subteran drept varianta a II-a, **PE CARE NU O RECOMANDA** deoarece : implica costuri foarte mari, nu rezolvă problema inelului II, nu rezolvă problema transportului în comun, produce riscuri considerabile atât în cursul executării lucrărilor necesare realizării proiectului cât și în cursul exploatării proiectului realizat. De asemenea, această variantă implică (după aprecierea proiectanților semnatari) o intervenție negativă semnificativă asupra calității și aspectului general urban.
4. Fiind vorba de monumente istorice de clasa A (monumentele istorice de valoare națională și universală) , atât ca sit (Ansamblul urban interbelic "Corso" **TM-II-a-A-06115**) cât și clădiri individuale (**Teatrul Național TM-II-m-A-06118**, Castelul Huniade, azi Muzeul Banatului **M-II-m-A-06140**) echipa de proiectare trebuia în mod obligatoriu să includă arhitecți, urbanisti, istorici, arheologi etc. , problema studiată fiind una complexă și imposibil de soluționat doar cu aportul unei singure categorii profesionale și doar din punctul de vedere al traficului, fără a lua în considerare aspecte ce țin de problematica urbanistică și a protejării patrimoniului cultural.
5. **SF** nu conține referințe la problemele fondului construit existent (expertize sau puncte de vedere referitoare la probleme de fundare, de apă freatică, geotehnica, soluții de consolidare etc.) în condițiile unei intervenții masive în mijlocul unui fond construit dens și de factură istorică.
6. Faptului că intervenția are loc într-un mediu istoric fără o cercetare arheologică și istorică preliminară și descoperirea probabilă în timpul șantierului a unor vestigii arheologice **poate modifica radical soluția tehnică , costurile și durata execuției** cu efecte grave asupra bugetului local și asupra calității vieții în zonă.

7. Șantierul de reabilitare a centrului istoric a afectat grav **situația economică** în cartierul Cetate, traficul pietonal îngreunat și redus ducând la scăderea cifrelor de afaceri și la faliment în multe cazuri pentru afacerile locale. În condițiile extinderii mall-ului existent și a deschiderii unui nou mall în oraș în viitorul apropiat, atrăgând un număr mare de consumatori, un nou șantier prelungit pe mai mulți ani în zona centrală ar însemna un colaps economic și social pentru cartierul Cetate.

Având în vedere cele menționate mai sus solicit abrogarea HCL **427/16.10.2015** și refacerea SF prin adoptarea variantei I din SPF, adică închiderea inelului I pe arterele de circulație existente.

01.12.2015

arh. Victor Popovici
membru OAR Timiș
membru RUR Timiș

ROMÂNIA
Județul Timiș
Primăria Municipiului Timișoara Direcția Comunicare
S-a înregistrat cu numărul : SC2015-031844 din 02.12.2015

SC89 Corespondența Direcția Secretariat General
la Direcția Secretariat General

Am preluat de la

Firma: OAR TIMIS

Cu adresa: Timișoara, Str. A PACHA nr.8

Total 6 file

Termen de rezolvare: 01.01.2016

Termen direcție: 17.12.2015

Obs. INAINȚARE PCT DE VEDERE OAR TIMIS CU PRIVIRE
LA PROIECTUL " REORGANIZAREA CIRCULAȚIEI
RUTIERE PE INELUL I DE CIRCULAȚIE (PASAJ P-TA
VICTORIEI)

Timișoara, la 02.12.2015

Consilier/Referent,
Elena Trifu



Cod FO - 24 - 01, ver.2


Punct de vedere a O.A.R. Timiș
Cu privire la Proiectul „ Reorganizarea circulației rutiere pe inelul I de circulație și reproiectarea infrastructurii rutiere și de transport public (Pasaj Piață Victoriei)”

În primul rând dorim să ne exprimăm dezaprobarea cu privire la organizarea acestei dezbateri publice după aprobarea în Consiliul Local a proiectului supus. Dezbateri publică ar fi trebuit să aibă loc cu cel puțin un an în urmă după realizarea în prealabil a unui P.U.Z. director, urmare firească la rândul său a unui concurs urbanistic având ca temă ZONĂ CENTRALĂ A TIMIȘOAREI.

Referitor la proiectul supus dezbaterii dorim să reliefăm câteva neajunsuri pe care le arătăm și în Poziția Publică a Ordinului Arhitecților din România Filială Timiș privind licitația publică cu obiectul „Contract de servicii întocmire documentație tehnico-economică (SF+PT+DE) aferentă obiectivului de investiție „Reorganizarea circulației rutiere pe inelul 1 de circulație și reproiectarea infrastructurii rutiere și de transport public (pasaj Piață Victoriei)” nr. 83 din 21.10.2013:

- Proiectul pentru reorganizarea inelului 1 nu este parte a niciunei strategii de dezvoltare sau de regenerare urbană, este un proiect strict de trafic auto, izolat de strategia existentă a Municipiului, nu este, așa cum ar fi normal, un proiect integrat organic unei operații mai largi de regenerare urbană cu o atenție acordată deopotrivă spațiilor publice, spațiilor verzi, etc. La baza demarării proiectului nu a stat nici un studiu de oportunitate, nici un P.U.Z. care să aibă aprobările necesare. Neexistând aceste documentații nu s-a asigurat caracterul integrat și interdisciplinar al proiectului, ignorându-se riscurile la care se expune un element de peisaj urban major al identității locale, Ansamblul Corso – Esplanadă Operă-Catedrală.
- Din păcate la întocmirea proiectului, așa cum a reieșit din caracterul incomplet și unilateral al calificărilor resurselor umane solicitate prin fișa de date din cadrul licitației de acum cca. doi ani, nu au contribuit decât ingineri specializați în proiectare de lucrări de drumuri și poduri. Absența serviciilor unor arhitecți și urbanști este de neînțeles, fiind vorba despre un proiect atât de important. Asigurarea unei calificări profesionale și a unui caracter pluridisciplinar al echipei elaboratoare a proiectului era obligatorie și recomandată de toate documentele de principiu la nivel european cu referire la spațiul public și oraș (Carta de la Leipzig în mod special) și pe care Administrația Locală și le-a asumat prin HCL 3/30.01.2007.
- Temă de proiectare care a stat la bază proiectului nu a ținut cont de studiul „Reorganizarea circulației rutiere pe inelul 1 de circulație și reproiectarea



infrastructurii rutiere și de transport public" întocmită de S.C. Path Route și S.C. Veltona, aprobat cu H.C.L. 126/26.02.2013 care recomanda fără echivoc varianta de inel 1 fără subtraversare prin față Operei, ocolind astfel riscurile unei soluții scumpe și complicate.

Referitor la riscurile subtraversării, dorim să atragem atenția asupra problemelor deosebite din punct de vedere tehnic pe care această le presupune. Este vorba despre lucrări speciale de fundații care să pună în siguranța clădirile învecinate. Pentru realizarea acestora sunt necesare studii corespunzătoare geotehnice ce prevăd sondaje speciale până la cca -20 m. Menționăm că studiul de fezabilitate cu privire la subtraversare trebuie să conțină expertize tehnice, fiind vorba despre o construcție subterană existența ce se extinde în subsol. Documentația în acest caz trebuia să se numească D.A.L.I. – Documentație de Avizare a Lucrărilor de Intervenție...). Nu în ultimul rând considerăm obligatoriu pentru acest proiect Avizul Comisiei Zonale a Monumentelor Istorice.

Un amănunt important este cel legat de efortul Timișoarei de a deveni Capitală Culturală Europeană. Considerăm că cel puțin până în 2021 inclusiv, locul din față Operei nu poate fi afectat de șantier în condițiile în care în ultimii ani acest spațiu a devenit principală scenă a spectacolelor urbane în orașul nostru.

În final dorim să menționăm că soluția sensului unic pe inelul 1 este în principiu corectă dar nu poate suplini lipsă de continuitate a inelului 2, care ar trebui să fie principală preocupare din punct de vedere a fluidizării traficului auto în oraș.

Regulile de bună practică contemporane văd orașele ca locuri inclusive, aparținând tuturor, și soluțiile urbanistice trebuie să reflecte acest mod de gândire. În ultimii ani traficul urban a fost ierarhizat din punct de vedere al importanței pentru comunitate astfel : transport în comun, pietoni, cicliști, trafic auto individual.

Astfel, căutarea de soluții strict pentru traficul auto individual, cel mai puțin important pentru comunitate, fără a avea în vedere celelalte componente ale traficului considerate mai importante (pietonal, cicliști, transport în comun) nu poate genera rezultate pe măsură așteptărilor și eforturilor depuse.

Cu deosebită considerație
prof. dr. arh. **Vlad Gaivoronschi**
președinte **OAR Filiala Timiș**



ROMÂNIA

Județul Timiș

Primăria Municipiului Timișoara

Directia Comunicare

S-a înregistrat cu numărul : SC2013-030006 din 22.10.2013

Cod validare: 3A2682

SC01 Corespondenta Primar

Am preluat de la

Firma: 83- OAR-FILIALA TIMIS

Cu adresa: Timișoara, Str. A PACHA nr.8

Total 3 file

Termen de rezolvare: 21.11.2013

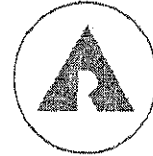
Obs. REF LICITATIE PUBLICA - CONTRACT DE SERVICII DE
INTOCMIRE DOCUMENTATIE AF OBIECTIVULUI DE
INVESTITIE- REORGANIZAREA CIRCULATIEI RUTIERE PE
INELUL I DE CIRCULATIE SI REPROIECTAREA
INFRASTRUCTURII RUTIERE- PASAJ PTA VICTORIEI

Cererea NU se supune procedurii aprobării tacite

Timișoara, la 22.10.2013

Consilier/Referent,
Valeria Arnautu

Puteți verifica starea cererii Dvs. la adresa www.primariatm.ro
Informații telefonice despre acte, probleme, cereri și sesizări, impozite și taxe
prin serviciul Call Center: Tel. 969, de luni până vineri, între orele 8-22.



Poziție publică a Ordinului Arhitecților din România Filiala Timiș privind licitația publică cu obiectul:

Contract de servicii de întocmire documentație tehnico-economică (SF+ PT + DE) aferentă obiectivului de investiție „Reorganizarea circulației rutiere pe inelul I de circulație și reproiectarea infrastructurii rutiere și de transport public (Pasaj P-ța VICTORIEI)”

Identificat prin : Anunț de participare numărul 146104/28.08.2013

**ORDINUL
ARHITECȚILOR
DIN
ROMÂNIA
FILIALA TERITORIALĂ
TIMIȘ**

Nr. 83
/ Data 21.10.2013

cod fiscal :
14265687

web :
www.oartimis.ro

adresa :
str. Diaconu Coresi nr. 12
300588 Timișoara
Județul Timiș
România

contact :
str. Augustin Pacha, nr.8,
Timișoara
Județul Timiș

telefon / fax :
+40 266 487533
e-mail :
secretariat@oartimis.ro

Referitor la procedura de achiziție publică sus identificată atragem atenția că:

Lipsește din documentația de atribuire orice referire la situația specifică a locației. În mod special ne referim aici la regimul de protecție a Ansamblului urban interbelic Corso, regim stabilit prin poziția TM II a A 06115 (OMCPN nr. 2.361 din 12.07.2010) din Lista Monumentelor Istorice, listă care se constituie ca anexă a legii 422/2001.

Documentele aprobate de Consiliul Local referitoare la zona în cauză, până la momentul actual (prioritar "Conceptul integrat de măsuri pentru reabilitarea și revitalizarea economică a cartierelor istorice din Timișoara" – HCL 3/30.01.2007) și "Plan de acțiune pentru dezvoltare turismului în cartierul istoric Cetate", descriu importanța turistică și importanța economică a zonei, împreună cu măsurile necesare pentru exploatarea potențialului acesteia. Acest tip de proiect nu se regăsește însă în ele și nu este parte a nici unei strategii de dezvoltare sau de regenerare urbană pe care Municipiul a aprobat-o, devenind un proiect izolat de strategia existentă a Municipiului.

Creдем că investiția propusă generează riscuri majore pentru ansamblul sus numit în sensul legii 350/2001 art. 31¹ (4) b) și d), deci riscul de a afecta negativ patrimoniul construit și posibilitatea prezentei unor vestigii arheologice al căror descărcare și evaluare poate transforma proiectul în unul nerentabil. Mai departe aceeași lege prevede obligativitatea întocmirii unui PUZ în situația în care se realizează o schimbare de destinație a terenului respectiv raportat la documentațiile de rang superior în vigoare. Elementele de temă nu conțin referiri în acest sens astfel că este de așteptat ca ofertanții să depună documentații incomplete raportat la situația reală, nefiind informații complet și corect asupra statutului juridic și dimensiunii simbolice al terenului și locului.

Astfel pentru o evaluare corectă a acestor riscuri, așa cum sunt ele definite prin lege, se recomandă imperios ca prin Certificatul de urbanism să fie solicitată conform legii 350/2001 art. 31 d) obținerea unui aviz de oportunitate sau elaborarea unei documentații de modificare.

Nesolicitându-se aceste documentații nu se asigură caracterul integrat și interdisciplinar a proiectului și se ignoră riscurile la care se expune un element major al identității locale, Ansamblul Corso, riscuri ce pot duce la o alterare ireversibilă și pe termen lung a spațiului public și a elementelor sale constitutive.

De asemenea atragem atenția asupra caracterului unilateral și incomplet al calificărilor resurselor umane solicitate prin fișa de date și anume un inginer

Întocmit/redactat:
secretar executiv
arh. Mircea-Duminița Andreea
pag. 1

specializat pe proiectarea de drumuri și poduri. Cităm:

„III.2.3) Capacitatea tehnica

Se va nominaliza minim o persoană de specialitate pentru proiectare lucrări de drumuri și poduri, inginer cu experiență în proiecte similare.”

Considerăm că este o lipsă de interes și seriozitate pentru Timișoara și unul din locurile ei cele mai importante, a încredința un proiect de o asemenea complexitate unei firme cu 1 inginer, cu o specializare care poate rezolva probleme de trafic, dar nu problema intervenției agresive în spațiul public cel mai important al orașului. Astfel nu se poate vorbi despre asigurarea unei calificări profesionale și a unui caracter pluridisciplinar al echipei elaboratoare care în opinia noastră este obligatoriu și recomandat de toate documentele de principiu la nivel european care fac referire la spațiul public și oraș (Carta de la Leipzig în mod special) și pe care Administrația locală și l-a asumat prin documentele sus numite (HCL 3 / 30.01.2007)

Ca un ultim argument vă atragem atenția că demararea procedurii și forma temei de proiectare contravine flagrant și direct studiului „Reorganizarea circulației rutiere pe inelul I de circulație și reproiectarea infrastructurii rutiere și de transport public” studiu aprobat prin HCL 126/26.02.2013 care recomandă fără echivoc varianta 1 de studiu. Astfel Hotărârea de Consiliu Local este de neînțeles prin ea fiind selectată Varianta 2, Varianta identificată prin studiu ca fiind cea mai scumpă, implicând cele mai mari riscuri și fără beneficii reale privind fluidizarea traficului, care a stat de altfel eronat ca singur indicator pentru decizie, cu toate că intervenția presupune o problemă de imagine și utilizare a spațiului public și patrimoniului aferent, ce nu poate fi tratată unilateral. Chiar și așa însă studiul nu este respectat și concluziile lui sunt ignorate.

Din acest studiu cităm pentru justificare din capitoul 6, Concluzii:

“(…)

- c) Niciuna dintre cele două variante nu suplinește lipsa Inelului II de circulație.
- d) Niciuna dintre cele două variante nu atrage trafic suplimentar fata de cel actual pe Inelul I de circulație (din contra, simulările de trafic evidențiază o scădere a valorilor de trafic, cu excepția celei de pe str. Hector);
- e) În ambele variante crește presiunea pe Inelul II de circulație (incomplet), cu valori semnificative (în special) pe pasajul “Jiu”.
- f) În ambele variante indicatorul global “parcurs total” al rețelei propuse este mai slab decât cel actual (per global oraș, crește parcursul total);
- g) În ambele variante se prevede realizarea circuitului de T.P. pe traseul cel mai nefavorabil (singura varianta agreată de beneficiar, dintre cele 3 propuse de proiectant);
- h) Ambele variante implică o intervenție importantă asupra aspectului general urban și calității mediului urban.
- i) Privit strict din punct de vedere al circulației auto (exceptând circulația mijloacelor de transport al T.P.), Varianta V2 este cea recomandabilă. Totodată, aceasta varianta implică costuri considerabile mai mari față de cele implicate de Varianta I precum și riscuri considerabile atât în cursul executării



ORDINUL
ARHITECȚILOR
DIN
ROMÂNIA
FILIALA TERITORIALĂ
TIMIȘ

Nr. 83
/ Data 21.10.2013

cod fiscal :
14265687

web :
www.oartimis.ro

adresa :
str. Diaconu Coresi nr. 12
300588 Timișoara
Județul Timiș
România

contact :
str. Augustin Pacha, nr.8,
Timișoara
Județul Timiș

telefon / fax :
+40 256 487633
e-mail :
secretariat@oartimis.ro

Întocmit/redactat:
secretar executiv
arh. Mircea-Duminița Andreea
pag. 2

lucrărilor necesare realizării proiectului cât și în cursul exploatării proiectului realizat. De asemenea, această variantă implică (după aprecierea proiectanților semnatari) o intervenție negativă semnificativă asupra calității și aspectului general urban.

J) Având în vedere cele de mai sus, proiectanții recomandă realizarea propunerilor din Varianta V1, considerând totodată ca în fazele de proiectare ulterioare este recomandabil să se reanalizeze soluția adoptată pentru transportul public."

În acest sens domnule Primar Nicolae Robu vă solicităm respectuos retragerea procedurii de achiziție publică și cel puțin modificarea temei de proiect în sensul celor discutate mai sus.

Vă stăm la dispoziție pentru clarificări.

Colegiul Director Filiala Timiș O.A.R.

Președinte Filiala Timiș O.A.R.

Conf. Dr. Arh. Gaivoronschi Vlad Alexandru

Vicepreședinte Filiala Timiș O.A.R.

Arh. Grăf Rudolf

Vicepreședinte Filiala Timiș O.A.R.

Arh. Demetrescu Bogdan

Vicepreședinte Filiala Timiș O.A.R.

Arh. Apostol Ozana

Trezorier Filiala Timiș O.A.R.

Arh. Bloju Cosmin



ORDINUL
ARHITECȚILOR
DIN
ROMÂNIA
FILIALA TERITORIALĂ
TIMIȘ

Nr. 83
/ Data 21.10.2013

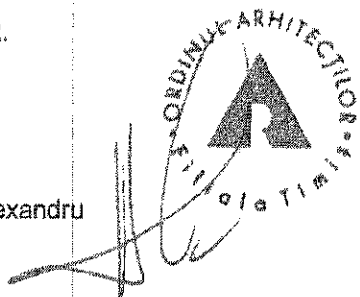
cod fiscal :
14265687

web :
www.oartimis.ro

adresa :
str. Diaconu Coresi nr. 12
300588 Timișoara
Județul Timiș
România

contact :
str. Augustin Pacha, nr.8,
Timișoara
judetul Timiș

telefon / fax :
+40 256 487633
e-mail :
secretariat@oartimis.ro



Înlocuitor/redactat:
secretar executiv
arh. Mircea-Duminița Andreea
pag. 3