

PRIMARIA MUNICIPIULUI TIMISOARA

MINUTA

PRIVIND

**DEZBATEREA PUBLICA DIN 02.12.2015 PE TEMA 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)”**

La dezbaterea publica desfasurata in data de 02.12.2015, au participat reprezentanti ai Directiilor de specialitate din cadrul Primariei Timisoara, mass-media locale, reprezentanti ai unor institutii, cetateni. La intalnire au participat aproximativ 90 de persoane si s-a desfasurat pe parcursul patru ore, cu incepere de la ora 16.00.

ORDINEA DE ZI

1. 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)”

DI.Primar Nicolae Robu, a prezentat cateva date succinte privind H.C.L. nr. 427/2015, si anume: „La ora actuala, se circula in ambele sensuri cu probleme semnificative de incarcare si descarcare a portiunilor pe care le avem din inel. El se inchide pe un traseu care nu are cum sa ne multumeasca. De pe str. Gh.Dima se merge prin P-ta 700, se continua pe str.Paris, pe Republicii, la Spitalul de Copii si ocolim prin spatele Gradinii de Vara Capitol ca sa ajungem intr-un tarziu la MIU. Este o bucla uriasa inutila. Ideea specialistilor a fost, ea este sustinuta prin studii, sa realizam o inchidere a Inelului I pentru traficul usor- masini obisnuite, jeepuri, inclusiv microbuze- prin fata Operei, prin pasajul pietonal actual, care este facut foarte solid si care necesita lucrari minore de interventie. Specialistii propun inchiderea Inelului I de trafic prin fata Operei, prin pasajul actual, consolidat atat cat trebuie sa fie consolidat, iar specialistii stiu ce trebuie facut.”

„Se va circula fara probleme pe Inelul I si prin pasajul Victoriei, atunci cand santierul va fi inchis.

Vom avea, dupa ce se aplica aceasta solutie, urmatoarea situatie: in jurul centrului istoric vom avea o cale de circulatie in sens unic, de la Punctele Cardinale, pe traseul Popa Sapca-Al.Ioan Cuza-Gh.Lazar-Republicii, apoi prin subteran, se iese dupa racordul cu 20 Decembrie, se

continua cu I.C.Bratianu, pe sub Bastion si se ajunge la Punctele Cardinale. Circulatia ar urma sa fie in sens unic, pe cel putin trei benzi pe sens, din care una dedicata transportului in comun. Cine doreste sa iasa de pe inel va circula pe banda exterioara si va putea sa iasa fara sa aiba un conflict. Str.Sf.Ioan ar urma sa fie pietonala, dar pe ea vor circula si mijloacele de transport in comun. De altfel, soferii care vor dori vor putea ocoli pasajul prin fata Ctedrlei, spre primarie, apoi spre Colegiul Tehnic „Ion Mincu”, urmand sa iasa pe bv.I.C.Bratianu, sub care ar urma sa fie amenajata o parcare subterana cu 700 de locuri.”

Dl.Corneliu Vaida, ar dori sa stie daca viata cetatenilor ar avea de suferit daca cladirile din centrul Timisoarei ar suferi din cauza acestui pasaj. „Toata lumea stie cum sunt construite cladirile din zona centrala. Pasajul are 2,6 metri, normele europene prevad 3.5 metri. Dca se vor respecta aceste norme, cine va permite sa se mai sape inca un metru? Nu vad la ce ne-ar folosi aceast scurtatura, nu mi se pare un castig ca vor circula masini pe sub P-ta Victoriei”.

Dl.Chis Culita, director al Directiei Tehnice, a precizat ca pasajul va avea 2,9 metri.

Dl.Glad Tudora, reprezentant al Ligii Banatene, sustine ca „tot traficul din centru va fi inghesuit prin pasaj, ceea ce nu ajuta nicicum la reducerea poluarii si la decongestionarea traficului in zona centrala. Un studiu nu este un proiect. Nu s-a aratat in cifre, nu s-a aratat cat se reduc timpai, acest studiu nu aduce beneficii per global. Sau daca le aduce, rugam specialistii sa le prezinte in cifre, cat se reduce traficul, cate masini vor trece pe acolo pe ora, ce se va intampla la orele de varf.”

Dl.Primar: „Specialistii propun, dupa studii facute, sa se circule cu un singur sens, avand studii de trafic, concluzionand ca nu se pune problema sa se parcurga inelul complet pe trasee lungite datorita sensului unic, intrucat se vor pune in valoare mai bine si alte trasee care exista la ora actuala si care sunt incarcate. Studiul de fezabilitate a fost intocmit de o firma din Bucuresti, care are capital italian.”

D-na Adina Szitar, vicepresedinte OAR Timis: „S-au ignorat riscurile la care se expune Ansamblul Corso. Solutia este in principiu corecta, dar nu poate suplini Inelul 2, care ar trebui sa fie principal. Nu cred ca un astfel de santier nu va afecta la modul major spatiul public. Trebuie sa

implice specialisti, urbanisti, istorici, este centrul istoric al orasului. Proiectul nu are nicio strategie de dezvoltare sau regenerare urbana, fiind doar un proiect de trafic auto.”

Dl. Primar: „P-ta Victoriei nu va fi afectata deloc. Daca nu a fost respectata legea, se vor parcurge procedurile legale care ar fi trebuit sa fie parcurse.”

Dl. Vlad Gaivoronschi, presedinte OAR Timis: „ In piata Victoriei va fi nevoie de o largire a pasajului existent si ca piata nu poate fi afectata prea mult, fiind un loc de evenimente, mai ales in conditiile in care Timisoara candideaza pentru titlul de Capitala Culturala Europeana.”

Dl. Popovici Victor: „Deschiderea unui nou santier in zona ar insemna un colaps economic si social al centrului orasului.”

Dl. Primar: „Va fi un spatiu verde frumos in fata la Modex, pe actuala parcare- care va disparea, dar si o statuie in mijloc.”

Dl. Ilie Sarbu, Asociatia Salvati Patrimoniul Timisoarei: „In cazul Koln au fost pagube de 1 miliard de euro. In Koln, atunci cand s-a sapat, s-au prabusit cladiri si au murit oameni.”

Dl. Primar: „Ce se intampla la Timisoara nu are legatura cu nicio paguba”.

Dl. Popa Gheorghe: „Eu cred ca inelul va fi un succes si ca totul se va face spre binele orasului.”

Dl. Feraru Raul, locatar bv.Republicii nr.2: “E posibil ca locatarii din zona sa ramana fara gaz ani de zile. Cat de mult se sapa pe bulevard?”

Dl. Chis Culita, a raspuns: „patru metri”.

Dl.Ordog Emeric, locatar bv. Republicii nr. 4: „De fiecare data cand ploua se inunda subsolul. Apa nu vine din canalizare, ci din pamant. Vaecinii spun ca a aparut o inclinatie spre sosea. Imobilul a fost bombardat in timpul razboiului si noul imobil s-a construit pe fundatia veche. Au zis ca s-a stabilizat, ca prezinta siguranta, s-au mutat locatarii, dar la multi ne e frica ca daca se sapa se afecteaza. La ploii abundente, cand se inunda pasajul

Jiul, si la noi in pivnita iese apa din sol, nu din conducte. Cam pana la glezne vine, dupa doua zile se retrage. E sigur ca are legatura cu panza freatica. Imobilul acesta poate sa fie afectat de un cutremur paeste 20-30 de ani, cand nu mai stau eu acolo, poate stau copiii mei. Deci trebuie gandita bine.”

Dl. Primar: „Sigur nu este vorba de panza freatica. Daca pivnita se inunda atunci cand se inunda si pasajul Jiul vom sesiza societatea de apa si canal cu privire la aceasta problema.”

D-na Ioana Constantinescu, Asociatia M10, filiala Timis: „Sunt ferm convinsa ca odata ce se va sapa in centru se vor descoperii vestigii.”

Dl. Gabriel Tusineanu, Asociatia M10, filiala Timis, a dat exemplu centrul Parisului: „Toate orasele dezvoltă transportul urban si scot la periferie drumurile. De ce la noi se aduce totul in centru?”

Dl. Primar: „Noi nu neglijam Inelul 2. Este vorba despre o abordare mult mai ampla, la scara intregului oras. Inelul 4 este deja in executie. In urmatoarele tronsoane, care vor porni in executie la anul, se va face si un subpasaj prin zona dincolo de UMT, unde iarasi se impune sa trecem prin subteran. Va fi pasaj subteran in zona Solventul”.

Au mai fost urmatoarele propuneri din partea cetatenilor prezenti la dezbaterile publice: modelul Oslo, unde autoritatile au decis sa interzica traficul auto prin centrul orasului, dar si modelul Belgrad si Ljubljana.

Dl. Primar: „Daca noi cream alternative, atunci centrul va fi mai putin circulat. Nu vreau modelul Ljubljana, nu vreau aceste modele, eu vreau modelul Barcelona”

SECRETAR

IOAN COJOCARI