



Adresa: Strada George Vâlsan 6, bloc 65A,  
ap 62, sector 6, București, România  
Telefon: +40722190806  
Email: asociatiabucuresti@yahoo.com  
Cod de Identificare Fiscală: 23173655  
Cont bancar: RO95BRDE445SV01307754450

**CĂTRE: Primăria Municipiului București**  
**ÎN ATENȚIA: Direcției Asistență Tehnică și Juridică**

Stimate domn, / Stimată doamnă,

Am luat act de anunțul Proiectului de hotărâre privind aprobarea Master Plan-ului General pentru Transport Urban – București. În conformitate cu prevederile legale, vă transmitem poziția Asociației București.

Asociația București este o structură non-profit ce urmărește îmbunătățirea vieții bucureștenilor. Prezenta adresă reprezintă în exclusivitate poziția Asociației București și a fost realizată cu ajutorul Asociației “Salvați Bucureștiul” și a altor persoane independente.

## 1. Considerații generale

Transportul este una din principalele probleme ale urbei și necesită o abordare profesionistă de ansamblu în cadrul unei viziuni generale a orașului.

Master Plan-ul General pentru Transport Urban – București este un document care ar trebui să ofere direcțiile de dezvoltare ale transportului pe termen mediu – 10-15 ani – cu referire la inițiative pe termen lung – peste 20 de ani – pentru a îmbunătăți actuala situație complet nesatisfăcătoare.

Deși pare voluminos, documentul nu oferă o analiză sincretică și nu propune soluții reale, acolo unde chiar sunt oferite soluții. În schimb, există nenumărate greșeli (gramaticale, de editare, de logică) și multe informații redundante sau ilare: “*Relieful se prezinta ca o campie [...] cu pajisti mari si tinere, peste care se intindeau codrii Vlasiei, cu resurse naturale.*” sau “*Cifrele din coloana 2006 se referă la anul 2005*”. De asemenea, există exprimări lipsite de sens: “*sunt greu de înțelese cifre dintre diferiții ani din cadrul studiului JICA*”.

Timpul scurt oferit pentru depunerea observațiilor – doar 11 zile pentru un studiu de sute de pagini – a făcut imposibilă analiza completă și în bune condiții.

## 2. Probleme de prezentare

Studiul nu are o versiune tipărită, deci accesul persoanelor fără internet este practic imposibil. Deși este menționată posibilitatea obținerii de copii, aceasta înseamnă – la un pret de 1 leu/ pagină oferit prin serviciile Primăriei - un cost prohibitiv de 533 lei/ copie.

Editarea documentului este defectuoasă: în majoritatea cazurilor doar aprox 30% din suprafața paginii este ocupată, ceea ce face ca numărul total de pagini să crească foarte mult iar printarea să însemne folosirea unor cantități inutile de hârtie, împotriva principiilor ecologice europene.

Deci, versiune tipărită este scumpă, neecologică și prohibitivă pentru publicul larg.

În versiunea electronică sincronizarea paginilor proiectului propriu-zis cu restul documentului pdf este defazată, dezorientând cititorul. Anexele sunt prezentate defectuos, fără a fi sincronizate cu restul documentului pentru o bună utilizare și integrare a informației. În particular, Anexa A ar fi trebuit să prezinte un document esențial pentru analiza juridică a Master Planului, Legea serviciilor de transport public local. În varianta electronică, Anexa A înseamnă 17 pagini de erori.

Documentul are multe greșeli de gramatică, lucru inadmisibil pentru o asemenea dezbatere, cum ar fi *“Acest lucru se datorează probabil cu vârsta medie scăzută a troleelor”*.

Sunt cazuri de paragrafe sau chiar subcapitole întregi neterminate, cum este 14.3.13 Politică de parcare/ dezvoltare: *“Continua evaluare a nevoii de locuri de parcare și dezvoltarea ulterioară a sistemului de administrarea a parcărilor după implementarea actualei strategii/ program de parcare”* - sfârșit subcapitol.

Graficele sunt de mult ori ilizibile din cauza rezoluției de calitate proastă.

Documentul conține pasaje extinse editate doar pe baza semnelor alfabetului englez, fără literele specifice limbii române. Chiar dacă prezentarea aparține unei autorități române, ea conține și texte în altă limbă, situație care încalcă prevederile legale și ridică întrebări în privința legalității propunerii de aprobare prezentate la începutul documentului.

### **3. Probleme de viziune**

MasterPlanul realizat nu are legătură clară cu un Plan Urbanistic General. În mod logic, întâi se stabilește un Plan Urbanistic General și apoi se implementează proiectul de transport ce servește primului.

Modul de realizare recomandă documentul în discuție drept un instrument de lucru, nu o strategie de dezvoltare, deci nu se observă necesitatea aprobării acestuia de

către Consiliului General al Municipiului București. Mai mult, multitudinea de formulări vagi poate face ca Master Planul să devină o sursă de interpretări contradictorii și haotice.

Un pas atât de important în viața orașului ar trebui să aibă o filozofie de abordare a problemei transportului în particular și în general a tuturor inițiativelor de management a orașului. Această viziune lipsește.

Scopul proiectului este neclar. Conform Master Planului *“scopul proiectului este de a actualiza Master Planul elaborat de JICA in 1998 si de a defini strategia de dezvoltare a sistemului de transport, atat cel public cat si cel privat, si a infrastructurii rutiere pentru Municipiul Bucuresti pana in anul 2027.”* însă nu este precizat ce și cât a fost implementat din proiectul realizat de Japan International Cooperation Agency. De asemenea, nu este precizat cât din actualul document a fost realizat pe baza vechiului studiu JICA.

Neclaritatea scopului este agravată de lipsa unui set de valori în funcție de care să fie abordată problematica complexă a transportului în București.

#### **4. Probleme tehnice**

Prima problemă care apare cititorului este lipsa surselor pentru informațiile prezentate sau a relaționării informațiilor cu originea lor. Chiar din primul tabel, ce prezintă bugetul necesar implementării, nu sunt prezentate sursele datelor, deși acest lucru încalcă deontologia.

Formulările vagi și bunele intenții sunt oferite generos pe post de panaceu: *“cererile pentru autorizatia de constructie a noilor clădiri ar trebui să fie însoțită de un studiu profesionist al traficului”*

Există nenumărate cazuri în care nu sunt oferite soluții practice *“Deși în anii ‘90, Municipality a angajat companii private pentru a îndepărta vehiculele parcate ilegal, în prezent acest serviciu nu mai funcționează”* iar în cazurile cu soluții practice nu este precizată autoritatea competentă pentru implementare. De exemplu, *“Acest sistem va oferi zonei centralizate – trafic intens UTC, priorități pentru transportul public în*

*aproximativ 100 intersecții semnalizate și treceri de pietoni de pe inelul intern și din zona centrală a orașului*”. Cunoscut fiind traficul infernal din centrul Bucureștiului – în care situația mijloacelor de transport în comun și a pietonilor lasă de dorit - nu sunt precizate autoritățile responsabile cu implementarea.

Cum nu sunt oferite sursele studiilor, nu se poate face o verificare a datelor prezentate. Însă există cel puțin un caz ce nu respectă teoria statistică: seria statistică din Figura 6-38 - Accesul la transportul în comun nu urmează o repartiție normală, fiind afectată de fenomenul acumulării la 10 minute, respectiv 15.

Legăturile logice făcute pe baza datelor tehnice prezentate nu sunt implicate de acestea. De exemplu, *“Aceasta monitorizare și acest management optimizat al liniei 41 menționează o creștere cu 25% a numărului de călători, datorată punctualității”* însă nu este justificată legătura între creșterea numărului călători și punctualitatea mijlocului de transport.

Tendința de construire a imobilelor-turn – câteodată fără avizele necesare și fără respectarea procedurilor legale - în zona istorică a orașului și în alte regiuni aglomerate va paraliza traficul deja greoi. Aceasta cauză cheie a problemei generale este prezentată expeditiv în câteva rânduri în loc să beneficieze de o abordare detaliată profesionist.

La fel, utilizarea sistemului de căi ferate deja existent este analizată superficial. Varianta trenului ca legătură către aeroportul Otopeni este prezentată în câteva cuvinte în stilul vag menționat anterior: *“Cu ajutorul unei cai ferate duble, trenul ar putea avea un rol important în transferul de persoane de la Otopeni – Gara de Nord”* deși este mult mai ieftină decât proiectul costisitor al unei linii de metrou.

Sursa estimării cheltuielilor de implementare nu este dată. Modul de prezentare a cheltuielilor nu este detaliat pentru a se face o verificare a realismului estimărilor.

## 5. Probleme de transparență

Primăria Municipiului București este partener în proiectul "Transparență și participare în administrația publică", inițiat de Asociația de Asistență și Programe pentru Dezvoltare Durabilă-Agenda 21 și Agenția Națională a Funcționarilor Publici. Însă prezentarea documentului și modul de desfășurare a dezbaterii lui pun la îndoială bunele intenții.

Timpul necesar analizei și trimiterii observațiilor a fost extrem de scurt.

Nu a existat o dezbateră reală din cauza promovării necorespunzătoare în mass-media. Așa cum am argumentat în cadrul Problemelor de prezentare, se poate concluziona că accesul la document nu a fost permis persoanelor fără acces la internet.

Mai mult, prima pagină a sitului Primăriei nu are legătură către proiect, nu îndeamnă vizitatorii la dialog și nu include în motorul de căutare gasirea proiectului. Prezentarea stufoasă a Master Plan-ului, cu o structurată groaie, a cauzat o consultare fugitivă și incompletă.

În multe cazuri, sursa datelor nu a fost relevantă. Figurile grafice prezentate la o rezoluție proastă au făcut imposibil liberul acces la informațiile cuprinse în ele.

Un caz particular de neprofesionalism poate fi Figura 6-26. Aceasta are o rezoluție grafică ce nu permite distingerea textelor însoțitoare și restrânge accesul la informație. Ea poartă mențiunea în limba engleză "Bucharest Metro Option A" într-un studiu al unei autorități române și indică faptul că există mai multe variante de dezvoltare a rețelei de metrou însă acestea nu apar.

Relația dintre studiul realizat de JICA și cel actual nu a fost clarificată.

Costurile realizării proiectului nu au fost prezentate clar, nu au fost detaliate și nu au precizate sursele informațiilor pentru o veritabilă transparență.

## **6. Poziția Asociației București**

Considerăm că Master Plan-ul General pentru Transport Urban – București conține nenumărate probleme tehnice, de prezentare, viziune și transparență. Prezentarea și promovarea sa a fost defectuoasă și nu a respectat principiile profesionismului, seriozității, transparenței și accesului liber la informații.

Având în vedere problemele structurale grave, vă solicităm refacerea întregului proces de dezbatere - cu amendarea semnificativă a proiectului - iar costurile operațiunii să fie suportate de cei vinovați de situația creată.

Cu respect,  
Alexandru Binescu  
Președintele Asociației București

10 februarie 2008