

Noile pasaje din Podul Roș, soluție sau problemă?

Ce solicităm:

- 1. Participarea Primarului Municipiului Iași și responsabililor de proiect din cadrul Primăriei la dezbaterea online pe care o organizăm pe 20 noiembrie 2020, ora 18, în cadrul căreia să ne fie prezentate documentele și studiile realizate care au condus la identificarea acestei soluții;*
- 2. Suspendarea procedurii de achiziții publice de servicii de proiectare tehnică pentru cele 2 pasaje din Podu Roș, până la actualizarea PMUD Iași și clarificarea liniilor de finanțare pentru perioada 2021-2027;*
- 3. Implicarea unor specialiști în mobilitate urbană, care să studieze problema de mobilitate din Podu Roș și să propună o soluție de gestionare a traficului în această zonă bazată pe date științifice și studii de trafic.*

Pentru a înțelege necesitatea și oportunitatea proiectului „Fluidizarea traficului din intersecția Podu Roș cu Splai Bahlui și Bulevardul profesor Dimitrie Mangeron prin două pasaje supraterrane unidirecționale cu o singură bandă”, analizăm mai jos documentele disponibile care fundamentează această soluție.

Precizări prealabile:

În cazul proiectelor de infrastructură finanțate din fonduri publice, tema de proiectare este întocmită de beneficiar - în cazul nostru, de Primăria Iași. Tema exprimă nevoile funcționale, în cazul intersecției din Podu Roș fiind vorba de fluidizarea traficului. Ori, în loc ca Primăria să se orienteze către soluții mult mai eficiente care să scadă cererea de transport cu autoturismul personal, aceasta a ales o soluție cu un cost foarte ridicat care nu face altceva decât să mărească presiunea pe zona centrală. Mai mult de atât, în comparație cu celelalte proiecte de mobilitate implementate sau aflate în curs de implementare, acest proiect nu este susținut de documentații strategice superioare cum ar fi Planul de Mobilitate Urbană Durabilă. Comentariile de mai jos se raportează la documentația încărcată pe SEAP, din care lipsesc mai multe dintre anexele de fundamentare.

Pentru context, [accesați istoricul solicitărilor](#) transmise de APTA și răspunsurile comunicate de către Primăria Municipiului Iași cu privire la documentația de fundamentare solicitată în privința proiectului de infrastructură a pasajelor din Podu Roș.

Studiul de Fezabilitate din 2017 precizează cauza ambuteiajelor din tronsonul Podu Roș:

„În municipiul Iași mijloacele de transport urban clasice (autobuze, troleibuze și tramvaie) nu mai sunt suficiente pentru rezolvarea problemelor apărute în transportul urban. Astfel, pe anumite direcții și axe de transport, cum sunt și direcțiile bld. Prof. Dimitrie Mangeron - Podul de Piatra și Podul de Piatră - bld. Tudor Vladimirescu pe axul Splaiului Bahlui Mal Drept în continuarea arterei auto nou create, au loc aglomerări de autovehicule ce produc blocaje și întârzieri majore în deplasarea acestora”.

Lipsa de eficiență a mijloacelor de transport urban clasice a fost cauzată de suprimarea acestora și încurajarea transportului personal motorizat. Infrastructura ecologică a fost abandonată treptat: transportul ecologic cu troleibuz a fost dezafectat în urmă cu 15 ani în Iași, perioadă în care congestiile erau minore. La fel, municipalitatea a decis desființarea liniei de tramvai de pe Splai Bahlui Mal Drept în urmă cu 5 ani, creându-se în loc o arteră auto nouă. Această decizie de înlocuire a transportului ecologic cu cel personal motorizat este generatoare de trafic, este o perpetuare a unor soluții ineficiente, care a amplificat problemele în ultimii 5 ani. Acum această bandă de pe Splai Bahlui Mal Drept este folosită pentru a motiva necesitatea construirii pasajului supratran.

Rezervele noastre vizavi de aceste pasaje sunt:

- **Inducerea traficului.** În urmă cu zeci de ani, specialistii în trafic din orașele occidentale încercau să rezolve problema ambuteiajelor adăugând noi benzi auto sau înlocuind trecerile de pietoni cu pasaje pietonale sub/supratran. Autoritățile din diferite țări au investit sume uriașe în proiecte de drumuri, însă după câteva luni situația revenea la „normal” sau chiar se înrăutățea. Explicația are la bază fenomenul *induced demand*, mai mult spațiu oferit mașinilor va genera o creștere a cererii, va atrage și mai mult trafic. Desființarea liniei de tramvai de pe Splai Bahlui Mal Drept și înlocuirea ei cu o artera auto nu a fluidizat traficul, ci a adus și mai multe mașini în intersecția din Podu Roș. De regulă, majoritatea planurilor de mobilitate din orașele occidentale mizează pe reducerea traficului de la periferie către centru prin măsuri precum: tarifarea parcării și limitarea ofertei de parcuri disponibile, prioritizarea transportului public împreună o rețea de noduri intermodale care includ și facilități de park & ride (P&R). Aceeași abordare a fost prevăzută și în PMUD, care avea în vedere reducerea cererii de transport cu autoturismul personal din sud către centru, mizând pe un P&R și B&R (bike & ride) în zona CUG. Practic, acel P&R care nu a fost realizat asigură transferul navetiștilor din comunele amplasate în periferia sudică a Iașului, pentru care intersecția Podu Roș era ruta principală către centru. Mai mult de atât, P&R de la CUG era cuplat cu proiectul de tramvai cu bandă dedicată. Astfel, tramvaiul putea deveni un mijloc de transport competitiv pe direcția sud-centru, asigurând reducerea fluxurilor motorizate către zona centrală și presiunea pe locurile de parcare din această zonă.



Foto 1: Exemplu de inducere a traficului: podul Ciurel din București, blocat la o zi de la inaugurare

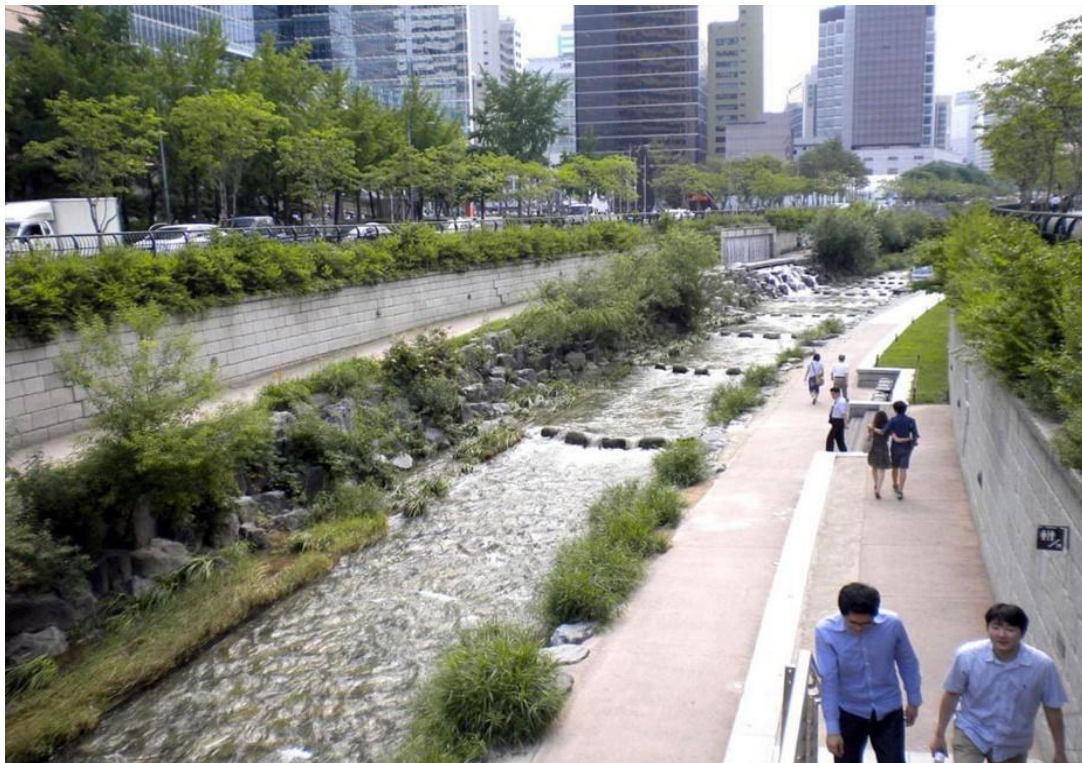
- **Disconfortul deplasărilor pietonale.** Un pasaj preponderent cu trafic auto va cauza poluare fonică, noxe, praf, scăzând calitatea spațiului urban, descurajând formele de deplasare active: mersul pe jos, cu bicicleta sau trotineta. Chiar dacă formal se va crea o bandă pentru biciclete, viteza mașinilor de pe sensurile unice va descuraja utilizarea acestui mod de deplasare. Acest fapt este în contradicție cu **principiile de mobilitate urbană sustenabilă** prezente în actualul PMUD, incluse și în Next Generation EU, programul de revenire după criza provocată de coronavirus.
- **Compromiterea ideii de culoar verde** de-a lungul Bahluiului, mai ales în această zonă centrală ce poate deveni o atracție urbană importantă de petrecere a timpului liber. În loc, vom avea parte de o „centură” prin mijlocul orașului. Orașe care cu câteva zeci de ani în urmă au acoperit albiile râurilor/canalelor urbane, construind străzi deasupra acestora, redau acum luciul de apă orașului pentru a crea spații de agrement și promenadă, crescând calitatea vieții. Studiile arată că apa are un efect de reducere a temperaturii în perioadele toride din an și acționează ca filtru pentru aer, adică reduce poluarea. În Iași, unul dintre cele mai poluate orașe din țară, aflat și în procedură de infringement, albia râului Bahlui a fost betonată, transformându-se într-un canal de irigații, nu într-un spațiu de care locuitorii s-ar fi putut bucura. Revitalizarea Bahluiului și transformarea lui într-un culoar verde este un proiect cheie evidențiat în Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană, care trebuia finalizat până în 2023. Din păcate, nu putem constata un progres semnificativ în acest demers esențial pentru Iași.



Seul - Coreea de Sud

Autostrada care acoperea râul Cheonggy a fost demolată și de-a lungul apei s-a amenajat un parc urban.

Foto 2: Exemplu de corectare pentru o utilizare eficientă a luciului de apă



Seul - Coreea de Sud

Parc urban amenajat de-a lungul râului Cheonggy .

Foto 3: Exemplu de utilizare eficientă a luciului de apă în oraș

- **Costul de oportunitate ridicat.** Cele 70 milioane lei reprezintă o parte considerabilă din alocările pentru următoarea perioadă de programare pe componenta de mobilitate urbană. Astfel, investiția (nesuținută prin PMUD) ar compromite posibilitatea de a realiza proiecte mult mai importante și mult mai eficiente cum ar fi: completarea rețelei de piste și benzi pentru biciclete, conturarea unei rețele de noduri intermodale și parcări de transfer (P&R) sau extinderea zonei pietonale din centrul istoric. Nu ar fi vorba doar de compromiterea acestor proiecte din perspectiva resurselor disponibile, ci și de posibilitatea de implementare a acestora. Traficul suplimentar adus în zona centrală va crește presiunea pe locurile de parcare și va face foarte dificilă extinderea zonei pietonale sau dezvoltarea pistelor pentru biciclete.
- **Neclaritatea finanțării.** În prezent, ghidurile de finanțare nu sunt definitive. Ceea ce este sigur, este că finanțarea unui proiect depinde de fundamentarea lui în PMUD. În acest sens, Primăria Municipiului Iași riscă să aloce sume considerabile pentru studii dedicate unui proiect care probabil nu va putea fi finanțat din fonduri europene nerambursabile.

Întrebat despre cum i se pare această idee de rezolvare a problemelor de trafic, Marian IVAN, de la OPTAR – Organizația Pentru Promovarea Transportului Alternativ din România a răspuns:

„Realizarea unui pasaj rutier care să rezolve o problemă punctuală a traficului rutier este doar o mutare a problemei către următoarele intersecții.

La fel s-a făcut și în București:

- *S-a făcut pasaj la Băneasa, s-a rezolvat problema pe moment, însă au crescut congestiile la Piața Presei.*
- *S-a făcut pasaj la Piața Presei, s-a rezolvat pe moment și s-au mutat problemele la Arcul de Triumf. Evident că s-a discutat despre un pasaj și acolo.*

Între timp, s-a ajuns ca intrarea în București să fie pe 8 benzi și să continue pe 6. Adică, pe nesimțite, cererea s-a dublat și nu mai face față. Adică, cu cât dai mai multă infrastructură ineficientă, cu atât mai mult vor crește congestiile în oraș.

Suma de 15 milioane ajunge să regândească întreg traficul în Iași astfel încât transportul public să devină atractiv. Nu cumpărare de tramvaie, nu aer condiționat, nu wifi, doar trasee dedicate și prioritate în intersecții.”

Este adevărat că avem nevoie de infrastructură pentru descongestionarea traficului de acum, pe care n-o negăm, dar aceasta trebuie să fie una sustenabilă, pentru traficul care nu generează trafic, adică transportul public eficient și predictibil, infrastructură pentru deplasarea pietonală, pentru deplasarea cu bicicleta / trotineta.

Construcția pasajelor în Podu Roș reprezintă o investiție majoră care va schimba silueta orașului, cu implicații la nivel urbanistic, economic, social etc. Înainte de a se începe demersurile de înființare a acestui proiect, este necesar ca publicul ieșean să înțeleagă pe ce baze se fundamentează acest proiect în Podu Roș și dacă reprezintă soluția optimă pentru descongestionarea traficului, ținându-se cont de aspectul dezvoltării durabile a Iașului.

Pe aceste considerente, invităm la dezbatere publică online, în data de **20 noiembrie, ora 18**, reprezentanții administrației locale, specialiști și reprezentanți ai societății civile pentru a discuta pe subiectul oportunității pasajelor din Podu Roș, într-un cadru firesc al democrației participative.

Istoric adrese Primăria Municipiului Iași:

În **prima solicitare** au fost cerute:

1. Referatul de necesitate al proiectului;
2. Nota de fundamentare;
3. Studiul de circulație, care să includă informații despre:
 - a. diagnoza situației actuale a valorilor de trafic, incluzând date socio- demografice și modelul actual de transport;
 - b. scenariile de mobilitate analizate;
 - c. fundamentarea modelului de mobilitate ales și viziunea de ansamblu pentru acest proiect;
 - d. concluzii ale studiului de circulație, incluzând schimbările preconizate în urma implementării proiectului - estimările comparative privind fluidizarea traficului în comparație cu valorile actuale pentru tronsoanele stradale și nodurile adiacente (înainte și după).
4. Documentația tehnică a proiectului.

Răspunsul Primăriei a fost: „Informațiile solicitate referitoare la documentația tehnică a proiectului, precum și studiile care au stat la baza fundamentării soluției proiectate nu se încadrează în categoria informațiilor de interes public conform prevederilor legii 544/2001. Documentația tehnică și studiile de specialitate sunt documente protejate de drepturile de autor ale proiectantului, fiind utilizate de aparatul tehnic din subordinea Primarului Municipiului Iași pentru pregătirea și implementarea proiectului și nu sunt destinate utilizării publicului.”

În **a 2-a solicitare** au fost cerute:

1. Stabilirea unei audiențe în care să fim prezenți câte un reprezentant al celor 10 organizații membre APTA, reprezentanți ai administrației locale care au lucrat cu/la întocmirea Referatului de Necesitate, Notei de Fundamentare, Studiului de Circulație ale proiectului pasajelor din Podu Roș, pentru a înțelege modul în care acest proiect urmează principiile de mobilitate urbană sustenabilă;
2. În baza legii 544/2001, au fost recerute următoarele informații:
 - a. Referatul de necesitate al proiectului;
 - b. Nota de fundamentare;
 - c. Studiul de circulație, care să includă informații despre:
 - i. diagnoza situației actuale a valorilor de trafic, incluzând date socio-demografice și modelul actual de transport;
 - ii. scenariile de mobilitate analizate;

- iii. fundamentarea modelului de mobilitate ales și viziunea de ansamblu pentru acest proiect;
- iv. concluzii ale studiului de circulație, incluzând schimbările preconizate în urma implementării proiectului - estimările comparative privind fluidizarea traficului în comparație cu valorile actuale pentru tronsoanele stradale și nodurile adiacente (înainte și după).

3. Documentația tehnică a proiectului.

Răspunsul Primăriei a fost: „Consiliul Local al Municipiului Iași a aprobat prin HCL nr. 557/2018 și HCL nr 45/2019 principalii indicatori tehnico-economici ai obiectivului de investiții la faza de proiectare – Studiu de fezabilitate. După identificarea sursei de finanțare Municipiul Iași va trece la următoarea fază de proiectare, respectiv – Proiect tehnic. La faza de proiect tehnic se vor defini și studiile tehnice (geotehnic, topografic, trafic, etc.) care vor fundamenta soluția tehnică stabilită ca optimă.

La momentul respectiv vom putea fi în măsură să organizăm dezbateri publice în care va fi prezentată soluția tehnică ce urmează să fie executată. În cadrul acestor dezbateri publice vor fi prezentate și detaliile tehnice solicitate de dumneavoastră, inclusiv studiile tehnice de specialitate.”

APTA - Alianța pentru Promovarea Transportului Alternativ Iași

APTA Iași este formată din 8 organizații neguvernamentale din Iași: CIVICA, Asociația euRespect, Studio aPunct, Asociația Clubul de Ciclism și Ecologie IașiBike, ProBikeAddiction, Asociația Națională pentru Sprijinirea Victimelor și Prevenirea Accidentelor Rutiere, Iasi.Travel, Asociația Nevăzătorilor Iași