

Schița programului pentru București

Ludovic Orban, PNL

Spre deosebire de ceilalți candidați, programul meu pentru București este nu doar rezultatul ideilor și expertizei echipei mele de specialiști, a colegilor de partid, dar și contribuția a peste 100.000 de bucureșteni, pe care i-am consultat în cadrul unei ample campanii demarate în urmă cu câteva săptămâni. Practic, programul meu este programul nostru, al celor care locuim în acest oraș.

Programul detaliat îl voi lansa luni, 19.05.2008, iar astăzi prezint schița programului care oferă soluții în principalele probleme identificate conform consultării bucureștenilor.

1. În 18 ani, în București nu s-a construit nicio parcare publică. În zona centrală, sunt necesare minim 50.000 de locuri de parcare, care trebuie realizate în 5-7 ani. În zonele rezidențiale, problema parcărilor este departe de a fi rezolvată. Iată câteva dintre soluțiile pe care le propun pentru rezolvarea acestei probleme:

a. construirea de parcări din bugetul primăriei acolo unde nu există un teren din partea investitorilor, acestea urmând să fie administrate de o societate a primăriei

b. construirea de parcări în parteneriat public-privat, din fondurile asigurate de constructor care va administra parcare

c. renunțarea la sistemul actual de parcări Dalli și mărirea numărului de locuri de parcare la sol prin introducerea sistemului de taxare automată a fiecărui loc de parcare.

d. obligarea celor care construiesc clădiri noi să asigure un număr de locuri de parcare direct proporțional cu suprafața construită

e. realizarea de parcări din construcții ușoare modulare în zonele rezidențiale

f. dezvoltarea, în special în zonele rezidențiale, a parcărilor ecologice

2. În 18 ani, în București nu s-a lărgit niciun bulevard, nu s-a construit nicio arteră nouă, nu s-a luat nicio măsură importantă de îmbunătățire a circulației în București, nu s-a realizat niciun pasaj. Toate acestea în condițiile în care numărul de mașini a crescut de la 100.000 în anul 1990 la 1.100.000 în anul 2007. Programul meu conține mai multe soluții de fluidizare a traficului, printre care menționez:

a. construcția a două inele circulare care să permită traversarea orașului fără a trece prin centru

b. construcția de pasaje subterane, supraterane și de noduri de circulație în cele mai aglomerate intersecții

c. organizarea circulației în capitală, aplicând un sistem de sensuri unice, atât pe străzi principale, cât și pe străzi secundare

d. interzicerea virajului la stânga, în anumite intersecții cu trafic dens, unde nu se poate aplica soluția pasajelor sub sau supraterane

e. aplicarea noului sistem de management al traficului, cu semafoare "inteligente", comandate de computer, în baza informațiilor primite din trafic

f. interzicerea parcării pe banda unu a arterelor importante și folosirea acesteia ca bandă de urgență pentru transportul public

g. desființarea liniilor de tramvai pe străzile înguste

3. În comparație cu celelalte capitale europene, Bucureștiul este un oraș în care nu s-a rezolvat încă problema curățeniei. În niciun sector nu s-au organizat licitații pentru contractarea serviciului de salubritate, iar numărul de amenzi aplicate pentru aruncarea gunoiului pe domeniul public este aproape zero. Vă prezint doar cinci dintre soluțiile mele:

a. organizarea de licitații deschise, cu caiete de sarcini, care să fie supuse consultării publice, pentru contractarea serviciilor de salubritate în fiecare sector

b. obligarea proprietarilor și administratorilor de terenuri să asigure curățenia pe aceste terenuri

c. mărirea cuantumului amenzilor pentru aruncarea gunoiului pe domeniul public la nivelul amenzilor pentru încălcarea normelor de mediu și crearea unui corp de inspectori angajați dintre pensionarii activi care să aplice aceste amenzi

d. acordarea de stimulente pentru cei care preseleccionează gunoiul menajer

e. clarificarea cât mai rapidă a situației proprietății terenurilor deoarece terenurile fără proprietar sau aflate în litigiu se transformă în maidane pline de gunoaie

4. Speranța de viață a bucureștenilor este cu 3 ani mai mică decât în restul țării din cauza poluării din Capitală. În ultimii 18 ani s-a distrus peste 1 milion de hectare de spații verzi, nu s-a construit niciun parc nou, nu s-au făcut investiții pentru reducerea emisiilor de noxe de agenții economici și de mașini. Reducerea poluării reprezintă una dintre prioritățile programului meu, pentru care am soluții concrete.

a. cumpărarea de către primăria Capitalei a terenurilor necesare din Ilfov pentru realizarea centurii verzi a Bucureștiului

b. folosirea terenurilor din proprietate și achiziționarea de terenuri de către primăria generală acolo unde este necesar pentru realizarea a cel puțin 2 noi parcuri în fiecare sector

b. introducerea unei taxe locale pentru agenții poluanți

c. mutarea zonelor industriale din interiorul Bucureștiului spre exteriorul centurii și utilizarea terenurilor eliberate pentru dezvoltări urbanistice raționale, în baza unor planuri de urbanism zonale inițiate de primăria generală

d. plantarea de arbori și înierbarea tuturor terenurilor virane, a spațiilor publice și a scuarurilor

e. realizarea de parcări la sol ecologice (cu pavele pe pat de pământ între care crește iarba)

5. Abia în ultimii ani, primăria Capitalei a manifestat un interes pentru transportul public în București, în special în perioada în care am coordonat RATB. Dezvoltarea unui transport public sigur și confortabil reprezintă o soluție de reducere a aglomerației și blocajelor din trafic, prin următoarele măsuri:

a. introducerea de curse de noapte pe traseele principale de transport public, la intervale orare fixe

b. stabilirea unui orar afișat, în fiecare stație la care vin autobuzele, troleibuzele sau tramvaiele

c. alocarea de resurse de la bugetul local pentru modernizarea întregului parc de autobuze, troleibuze și tramvaie

d. interzicerea transportului cu maxi taxi

e. înființarea Autorității de Transport Metropolitane, care să coordoneze toate tipurile de transport din București și din aria metropolitană

f. suplimentarea de la bugetul Capitalei a fondurilor necesare pentru dezvoltarea rețelei de metrou cu magistrala 5, Drumul Taberei-Universitate-Pantelimon și pentru finalizarea tronsoanelor 1 Mai-Laromet și Nicolae Grigorescu-Centură