



**CĂTĂLIN
PREDOIU**

PENTRU BUCUREȘTI

**Soluții serioase
pentru Capitală**

Cuprins

I. București - capitală europeană, punct de atracție regional -----	4
II. București - oraș inteligent, decizii bazate pe date și indicatori de dezvoltare-----	4
III. București - oraș plăcut și atractiv -----	5
1. Parcuri și spațiu verde -----	5
2. Terenurile de sport și curtea școlii -----	6
3. Consum cultural, evenimente culturale și sportive de calitate -----	6
4. Patrimoniul și identitatea culturală -----	7
5. Stimularea comerțului în lungul arterelor cu potențial pietonal -----	9
IV. București - trafic sistematizat, deplasare plăcută și rapidă, infrastructură rutieră funcțională-----	9
1. Sistematizarea traficului -----	10
2. Transport comun dezvoltat, civilizată, frecvent și accesibil: zona urbană funcțională București-Ilfov -----	10
3. Transport alternativ, BIKE POWER! -----	12
4. Parcările -----	13
5. Infrastructura rutieră -----	14
V. Bucureștiul trebuie pus pe baze solide -----	15
1. Infrastructura tehnico-edilitară, costul întreținerii -----	16
2. Consolidarea clădirilor cu risc seismic -----	17
3. Un nou model administrativ pentru a răspunde standardelor de secol XXI -----	18
VI. București - oraș verde și curat (protecția mediului ambiant)-----	19
1. Combaterea poluării aerului -----	19
2. Combaterea poluării sonore -----	21
3. Combaterea poluării apei-----	22
VII. București - oraș sănătos, educat, cu servicii sociale eficiente-----	23
1. Servicii medicale convenabile, complete și la îndemână -----	23
2. Servicii sociale integrate, axate pe rezultate măsurabile și locuire socială -----	25
3. Educație de calitate, în condiții optime -----	27
VIII. București - eliminăm corupția și risipa -----	27
1. Transparența totală a deciziilor luate la nivelul primăriei -----	28
2. Bugetare participativă -----	28
3. Standarde de cost pentru achizițiile publice -----	28
4. Cadastrul general, scoaterea la lumină a ilegalităților -----	29
IX. București - centru economic, motor de dezvoltare națională, reforma finanțării -----	29



Acestea sunt prioritățile de dezvoltare și de administrare ale Bucureștiului, așa cum le vedem noi. Când am conceput acest program, ne-am bazat pe studii recente, pe experiența noastră în domeniul administrației publice, pe expertiza membrilor PNL București, dar și pe interacțiunea zilnică cu orașul nostru și cu dumneavoastră, bucureștenii.

Acest program ne va oferi liniile directe pentru viitoarea planificare strategică și bugetară a deciziilor pe care le vom lua. Un program politic, dacă vrem să-l punem în practică, nu trebuie să semene cu o listă lungă de dorințe (pentru care oricum nu ajung banii), ci trebuie să îmbine politicile publice cu instrumentele legislative și cu executarea coerentă a bugetului, pentru a îmbunătăți viața oamenilor prin decizii bine gândite și calculate, bazate pe nevoi de dezvoltare corect identificate.

Programul PNL pentru București are nouă puncte principale, repere ale viziunii noastre pentru Capitala României:

- 1. București - capitală europeană, punct de atracție regional;**
- 2. București - oraș inteligent, decizii bazate pe date și indicatori de dezvoltare;**
- 3. București - oraș plăcut și atractiv turistic;**
- 4. București - oraș sistematizat, deplasare plăcută și rapidă, infrastructură rutieră funcțională;**
- 5. București - oraș pus pe baze solide;**
- 6. București - fără corupție și risipă;**
- 7. București - oraș sănătos, educat, cu servicii sociale eficiente;**
- 8. București - oraș verde și curat;**
- 9. București - centru economic, motor de dezvoltare națională.**

Capitală europeană, punct de atracție regional

În 2019, România va deține Președinția rotativă a Uniunii Europene, iar Bucureștiul va deveni capitala europeană, care va găzdui numeroase evenimente cu participare internațională care vor avea ca subiect principal definirea priorităților Președinției Române a Uniunii Europene. Bucureștiul va fi orașul de care va depinde imaginea României în lume și trebuie să ne ridicăm la înălțimea acestei provocări, să ne pregătim și să ne prezentăm impecabil. În 2020 vom găzdui meciuri ale Campionatului European de fotbal și, în același timp, vizăm statutul de Capitală Culturală a Culturii în anul 2021.

Bucureștiul trebuie să devină un centru economic și de influență regional. În următorii patru ani vom trata teme mari, importante, teme care vor face din București cu adevărat o capitală de referință în Europa.

Pentru o bună gestionare a proiectelor de modernizare necesare organizării în bune condiții a evenimentelor majore din următorii ani, vom înființa un departament responsabil cu îndeplinirea angajamentelor specifice fiecărui eveniment. Acest departament se va ocupa și de cooperarea Bucureștiului cu marile orașe europene și nu numai. Va avea ca misiune participarea și implicarea Bucureștiului la marile evenimente internaționale (târguri de afaceri, evenimente sportive și culturale etc.), vizite de lucru pentru atragerea investițiilor.



Oraș inteligent, decizii bazate pe date și indicatori de dezvoltare

Un oraș inteligent se bazează pe soluții integrate IT&C pentru a gestiona în condiții de siguranță serviciile publice, integrând activitatea mai multor departamente (ex. sistem de transport, sistem de gestionare a parcarilor, asigurarea securității cetățenilor, consultarea populației cu privire la proiectele prioritare etc.). Bucureștiul își poate consolida capacitatea administrativă, îmbunătăți procesul de luare a deciziilor și politicile publice prin informatizare. În acest moment capacitatea administrativă a primăriei este precară, ceea ce se resimte în calitatea serviciilor pentru cetățeni. Urbanismul și administrația sunt discipline care evoluează, este nevoie de oameni pregătiți în primărie, cu un nivel superior de înțelegere a orașului, bazat pe măsurători și analize.

Ce vom face:

- Vom introduce un sistem inteligent de gestionare a parcarilor, cu o aplicație care să indice locurile libere de parcare din oraș, pentru o mai bună fluidizare a traficului;
- Vom introduce un sistem de taxare, care să permită RATB și Metrorex să culeagă, în timp real, date despre trafic pentru raționalizarea resurselor destinate traficului;
- Vom realiza și populariza o aplicație mobilă și un sistem de reacție rapidă care să permită cetățenilor să sesizeze în timp real probleme concrete (gropi, diferite avarii, gunoi etc.). Aplicația va permite fotografierea și transmiterea facilă a coordonatelor GPS pentru fiecare sesizare în parte. Primăria va răspunde prompt și va comunica rezolvarea problemei sesizate;
- Comunicarea cu primăria se va face și on-line, pentru a nu mai fi nevoie ca cetățenii să se deplaseze;
- Vom iniția și aplica procese de simplificare administrativă și sisteme moderne de management al performanței, bazat pe indicatori care măsoară mulțumirea cetățenilor, atât la nivelul primăriei, cât și la nivelul instituțiilor din subordine.

Oraș plăcut și atractiv

Sunt momente în care bucureștenii se simt agresați de propriul lor oraș! Traficul, poluarea, mizeria, aglomerația, dezordinea generalizată ne afectează tuturor calitatea vieții și sănătatea. Muncim în acest oraș, ne creștem copiii în acest oraș, trebuie să ne placă să trăim aici. Nu pentru că aici este Capitala țării și pentru că aici sunt oportunitățile de carieră și de afaceri, ci pentru că alegem să trăim într-un loc plăcut, cu viață culturală efervescentă, într-un oraș mai curat și mai liniștit.

Petrecerea timpului liber este foarte importantă pentru că de acesta depinde calitatea vieții și are un impact direct asupra sănătății populației. Timpul liber pe care îl avem la dispoziție pentru a-l petrece împreună cu familia și/sau prietenii este prețios și contribuie la fericirea sau nefericirea noastră.

1. Parcuri și spațiu verde

Spațiul verde este insuficient și sub asediul intereselor comerciale și patrimoniale. Există controverse referitoare la suprafața de spațiu verde pe cap de locuitor care revine locuitorilor Capitalei. Dacă PMB indică o suprafață de spațiu verde de 23,21 mp/locuitor, un audit din 2015 al Curții de Conturi indică o cifră de 9,86 mp/locuitor, aflată mult sub cerințele Uniunii Europene, de a avea o suprafață de spațiu verde de 26 mp/locuitor.

Ce vom face:

- Vom identifica suprafețe de teren nefolosite (ex.: terenurile virane din zona Splaiului Dâmboviței, terenul din zona fostei Case Radio, terenul din apropierea Palatului Parlamentului) și le vom amenaja pentru a funcționa ca parcuri noi;
- Vom reintroduce în circuitul de agrement terenurile fostelor platforme industriale, acolo unde este posibilă decontaminarea lor și amenajarea ca suprafețe verzi;
- Vom lua toate măsurile care țin de urbanism și disciplină în construcții pentru a nu mai fi eliberate autorizații de construcție în parcuri, afectând astfel spațiile verzi.

Oraș plăcut și atractiv

2. Terenurile de sport și curtea școlii

Bucureștiul se află și în topul orașelor cu cea mai sedentară populație. Una dintre cauzele acestei situații este și numărul foarte mic de spații publice destinate activităților sportive. Dezvoltarea zonelor verzi ale Bucureștiului și crearea condițiilor adecvate – capabile să îi convingă pe bucureșteni să stea în aer liber și să facă sport – este o prioritate. Există o legătură directă între mișcare și incidența bolilor cardio-vasculare și generate de obezitate.

Din cauza fenomenului de violență din unele școli (specific mai ales anilor '90 și 2000), autoritățile au ridicat garduri înalte în jurul școlilor și au rupt legătura lor cu comunitățile. Școala trebuie să aparțină comunității, nu doar în timpul în care sunt elevii la școală, ci și după programul acestora și în weekend. Elevii trebuie să aibă prioritate, dar și comunitatea trebuie să aibă acces la baza sportivă a școlii. Totul în condiții de siguranță și într-un climat de fair-play!

Sportul este foarte important pentru bucureșteni și, în general, pentru sănătatea noastră. Dezvoltarea de noi terenuri de fotbal, tenis, baschet, atletism și handbal va fi o prioritate pentru noi. Fiecare bucureștean trebuie să aibă în vecinătate și să poată ajunge ușor la un teren de sport.



Ce vom face:

- Vom construi și administra noi terenuri de sport în parteneriat public-privat;
- Vom redeschide școlile către comunitățile cărora le aparțin (acestea nu sunt ale Ministerului Educației, ci ale comunității!);
- Vom lua toate măsurile care țin de urbanism și disciplină în construcții pentru a nu mai fi eliberate autorizații de construcție în parcuri, afectând astfel spațiile verzi;
- Vom responsabiliza poliția locală, pentru a asigura un climat de siguranță în curțile școlilor care vor fi redeschise pentru comunități.

Oraș plăcut și atractiv

3. Consum cultural, evenimente culturale și sportive de calitate*

Alocăm prea mult din timpul nostru liber televizorului (consum cultural domestic), atât în cursul săptămânii, cât și în week-end, și prea puțin evenimentelor și spațiului public. În același timp, ne dorim un acces mai mare la evenimente culturale importante din spațiul public (facilitat de parcări și prețuri acceptabile). Consumul nostru cultural în spațiul public este concentrat în centrul orașului, și are un nivel foarte scăzut în cartiere. Experții Institutului Național de Cercetare și Formare Culturală ne spun că **“există potențial relativ mare pentru creșterea dimensiunii publicului fidel [n.n. pentru evenimente culturale], prin strategii culturale bazate pe studii de profunzime pentru identificarea pașilor care trebuie urmați pentru activarea publicului latent”**.

Ne dorim să trăim într-un oraș viu, în care multe lucruri frumoase să se întâmple: festivaluri de anvergură, spectacole de interior și de stradă, evenimente de referință care să pună pe harta turismului cultural Bucureștiul, așa cum este Festivalul Enescu. Susținem proiectul București 2021, Capitala Europeană a Culturii.

Bucureștiul a pierdut în ultimii ani, în favoarea Clujului, majoritatea evenimentelor culturale și sportive importante**. Arena Națională a fost lungă perioadă inutilizabilă, lucrările la o sală polivalentă modernă nici măcar n-au început, pentru că fostul primar n-a fost în stare să facă un caiet de sarcini fără probleme, pe baza căruia să atribuie lucrările.

Bucureștiul nu are o sală cu o acustică adecvată unor evenimente de mare anvergură. Avem în vedere realizarea unui parc cultural care să găzduiască atât o sală de concerte, dar și galerii de artă, ateliere pentru pictori etc.

Sectoarele cultural și creativ, ca piață de muncă și ofertă culturală, sunt dominate de structuri de stat, au o dinamică de funcționare tipică structurilor de stat și disfuncționalitățile specifice unei țări fost-comuniste. Sistemul cultural este nereformat și nu corespunde practicilor actuale internaționale. Acest lucru se reflectă în structura bugetară alocată culturii la nivelul Bucureștiului***.

*Majoritatea elementelor din acest subcapitol se bazează pe Raportul de cercetare - Studiu de consum cultural pentru municipiul București, 2015, Institutul Național pentru Cercetare și Formare Culturală.

**Adrian Ilincescu, Catiusa Ivanov HotNews.ro, Marți, 1 martie 2016 <http://sport.hotnews.ro/stiri-teamball-20835802-fotogalerie1-sufocat-coruptie-bucurestiul-pierdut-favoarea-clujului-toate-evenimentele-sportive-importante-efectele-coruptiei-asupra-capitalei.htm>

***Studiul „Cartografierea finanțării pentru cultură” realizat de Funky Citizens, primul studiu de acest tip realizat la nivelul Capitalei.

Oraș plăcut și atractiv

3. Consum cultural, evenimente culturale și sportive de calitate



Ce vom face:

- Vom construi o nouă sală polivalentă, capabilă să găzduiască evenimente culturale și sportive de amploare, cu acces facil pentru cetățeni și la standarde europene de siguranță și funcționalitate;
- Vom sprijini inițiativele private care vor viza organizarea de festivaluri de amploare și de calitate în București;
- Vom dezvolta programe de finanțare a programelor și proiectelor culturale în cartiere în parteneriat cu primăriile de sector;
- Vom organiza conferințe și evenimente adresate profesioniștilor pe teme de interes ale acestui obiectiv (educație culturală, intervenție culturală, integrare socială prin cultură, dezvoltarea publicului etc.);

4. Patrimoniul și identitatea culturală

Nu cunoaștem și nu conștientizăm importanța elementelor de patrimoniu cultural și, de asemenea, nu percepem pericolul de pierdere a obiectivelor de patrimoniu ca urmare a stării de degradare a acestora.

Oraș plăcut și atractiv

4. Patrimoniul și identitatea culturală

Pe lângă conservare și restaurare, trebuie să avem în vedere și valorificarea economică a patrimoniului, pentru ca aceste clădiri să poată fi introduse în circuitul comercial și turistic. Pentru aceasta, este nevoie să facem diferențierea opțiunilor pe care le avem la dispoziție și aplicarea soluțiilor specifice caz cu caz.

Bucureștiul nu este poziționat pe harta europeană a capitalelor un sector turistic dezvoltat și din cauza lipsei de comunicare a siturilor cu valoare turistică legitimată la nivel european: clădirile și ansamblurile identificate având cea mai mare valoare identitară (și atractivitate) se află în țară; Palatul Parlamentului este un obiectiv pe care turiștii care îl văd, îl rețin, la fel obiective precum Biserica Stavropoleos, Palatul Regal sau Centrul Vechi, dar orașul nu s-a conturat ca o personalitate turistică vizibilă la nivel european*.



Ce vom face:

- Vom realiza un NOU studiu de (re)clasificare a clădirilor de patrimoniu (în anumite cazuri, actuala clasificare și-a pierdut, cu timpul, din relevanță) luând în considerare 1. valoarea de patrimoniu; 2. sistemul constructiv, problemele tehnice pe care le presupune, tipul și costurile intervențiilor în raport cu valoarea (e.g. are fundație sau nu, este un pericol pentru siguranța publică etc.) Dacă sunt identificate pericole iminente se vor “emite autorizații de urgență de punere în siguranță”, urmând ca apoi să se facă proiectul pentru consolidare/reabilitare/restaurare; 3. identificarea realistă a soluțiilor: e.g. păstrăm fațada și reconstruim interiorul/ păstrăm totul/ nu păstrăm nimic**;

*Strategia culturală a orașului București. Teme și obiective prioritare Raport intermediar în sprijinul conceptului de capitală culturală europeană, August 2015;

** Cu privire la acest aspect, există o dispută inclusiv între specialiști. Unii susțin că odată refăcută fațada nu mai are aceeași valoare sau o clădire monument unde modifici interioarele nu mai are aceeași valoare. Din acest motiv, consider ca trebuie cumva clasificate clădirile în - clădiri monument peste care nu poți interveni și clădiri monument unde fațada este cea mai importantă și în cazul căreia cea mai bună soluție este o reconversie funcțională pentru că funcțiunea și compartimentările nu mai răspund cerințelor de astăzi.

Oraș plăcut și atractiv

4. Patrimoniul și identitatea culturală



- Vom publica o hartă a muzeelor, centrelor, galeriilor și spațiilor de artă active, cu expozițiile curente, care să fie distribuită în aeroport, hoteluri, restaurante și instituții culturale etc.;
- Vom înființa un centru internațional de artă, multidisciplinar, dedicat proiectelor comune între artiști și organizații din România și structuri internaționale, prin valorificarea patrimoniului industrial existent în București;
- Vom crea un centru de arhitectură, care va avea ca scop dezvoltarea arhitecturii de calitate, dar și comunicarea și educarea publicului cu privire la arhitectura de calitate;
- Vom impune măsuri legislative locale, menite să constrângă firmele specializate în restaurare să respecte un cod de proceduri care va descrie în detaliu modul de restaurare, în funcție de specificul arhitectural al clădirii;
- Vom dezvolta noi semnalizări publice - atât cea stradală cât și sistemele de semnalizare pentru transportul în comun (RATB, Metrorex) - profesionist executată, care să contribuie la identitatea vizuală a Bucureștiului;
- Vom impune standarde de mobilier stradal (stâlpi de lumină, semnalizare parcări, stâlpi ce delimitează trotuarul, coșuri de gunoi, bănci, stații RATB, ceasuri etc.), în acord cu stilul arhitectural și specificul respectivei zone, dezvoltate special pentru acel spațiu, folosind industriile creative locale;

Oraș plăcut și atractiv

5. Stimularea comerțului în lungul arterelor cu potențial pietonal

Arterele cu potențial pietonal ar trebui să fie locurile cele mai atractive din oraș, locurile unde fiecare să-și dorească să fie în timpul liber. Fie iarnă, fie vară în lipsa altor opțiuni, bucureștenii se refugiază în mall-uri. Aceste complexe comerciale masive, de altfel, spațiu privat, au înlocuit spațiul public și au subordonat viața de oraș unor interese comerciale. Au făcut acest lucru pentru că au oferit bucureștenilor ceea ce administrația a eșuat să le ofere: un spațiu public bine organizat, care să atragă comerțul cu servicii și bunuri diverse, inclusiv culturale.

Bucureștiul trebuie să redevină un oraș al pietonilor, cu acces facil în zona centrală extinsă (nu doar Centrul Vechi, reabilitat în prima fază), în care promenadele să fie conectate și reabilite.

Ce vom face:



- Vom identifica și amenaja arterele cu potențial pietonal, astfel încât să le oferim bucureștenilor alternative de petrecere a timpului liber, cumpărături etc.
- Vom amenaja noi promenade și piețe publice, ca în orașele europene (promenada pe Dâmbovița, promenade de sector, modernizarea și reabilitarea urbanistică a piețelor Victoriei, Unirii, Constituției, Lahovari);

Trafic sistematizat, deplasare plăcută și rapidă, infrastructură rutieră funcțională

Sistemul de management al traficului nu este suficient, e nevoie de măsuri integrate care să ne motiveze pe toți să mai lăsăm mașinile personale și să ne bucurăm de orașul nostru și de aerul (ce va fi!) curat. Măsurile integrate vizează, în principal, dezvoltarea transportului în comun - pentru ca acesta să acopere o arie mai largă și să aibă o bună acoperire și frecvență - și colaborarea cu autoritățile locale din jurul Bucureștiului, pentru a avea o viziune comună de dezvoltare (Zona Urbană Funcțională București)*.

**Conform unui studiu de anul trecut, 82% dintre bucureșteni consideră că orașul nostru este unul aglomerat, iar ideea de aglomerare este în strânsă relație cu cea de sufocare.*

Soluția noastră (aplicată și în orașele vest-europene cu succes) se bazează pe dezvoltarea transportului public eficient și atractiv în vederea micșorării numărului de mașini din trafic și asigurarea unei mai bune fluente.

1. Sistematizarea traficului

Cu toții am dat bani grei, pentru ca primăria să implementeze un sistem performant de management al traficului. Am rămas cu banii dați. Acesta a fost implementat cu jumătăți de măsură sau a fost complet nefuncțional**. Orele petrecute în mașină, izolați unii de alții, fără a avea contact direct cu orașul, nu înseamnă timp de calitate.

Asigurarea mobilității urbane durabile și a unor servicii de transport de calitate este o condiție esențială pentru dezvoltarea economică, urbană și socială, pentru ca locuitorii unui oraș să beneficieze de o viață de calitate și de acces facil la servicii.

În 2014, Bucureștiul a fost raportat ca fiind orașul cu cele mai mari ambuteiaje din Europa, cu un indice de congestie de 41%, potrivit unui studiu finanțat de BERD pentru Guvernul României***.

***Zeci de milioane de euro au fost investite într-un sistem de management al traficului, care, în anul 2015, nu a funcționat mai bine de șase luni. Acesta a fost instalat în perioada 2007 – 2009 și acoperă doar 172 intersecții, dintr-un total de 434 semaforizate. În plus, Primăria nu a încheiat un contract de mentenanță pentru sistemul inteligent, astfel încât defecțiunile nu pot fi remediate.*

****Conform Planului de mobilitate urbană durabilă 2016-2030, Regiunea București – Ilfov, p.174*

Trafic sistematizat, deplasare plăcută și rapidă, infrastructură rutieră funcțională

1. Sistematizarea traficului

Problemele de trafic ale Bucureștiului sunt cronice și se agravează de la an la an, la aceasta contribuind nepăsarea și lipsa de acțiune a autorităților.

Infrastructura de transport rutier este învechită și subdimensionată. Orașul nu a fost proiectat pentru a suporta creșterea enormă a numărului de autoturisme, înregistrată în special după anul 2000.

Ce vom face:



- Vom audita rapid sistemul de management al traficului, pentru identificarea motivelor pentru care nu funcționează, și vom identifica și implementa soluțiile necesare.

Trafic sistematizat, deplasare plăcută și rapidă, infrastructură rutieră funcțională

2. Transport comun dezvoltat, civilizată, frecvent și accesibil: zona urbană funcțională București-Ilfov

Dezvoltarea economică a Bucureștiului a dus la popularea zonelor adiacente și căilor de comunicație de proximitate ale acestora. Astfel, a apărut migrația bi-direcțională între București și localitățile înconjurătoare. Aproximativ 40% dintre rezidenții județului Ilfov lucrează sau sunt conectați profesional și cultural la București; rezidenții stabili ai județului Ilfov cunosc o creștere constantă (29,5% până în acest moment), mulți dintre locuitorii capitalei migrând spre localitățile din jurul orașului*;

Această relație strânsă între centrele urbane și teritoriile adiacente, bazată pe oferta de locuri de muncă, oportunități legate de educație și oferta serviciilor (publice sau private) a devenit o realitate. Problema este că infrastructura și serviciile periurbane de transport nu au evoluat, odată cu această dezvoltare socială și economică.

Vom renunța singuri la mașini, atunci când ne vom deplasa de două ori mai repede, în condiții civilizate (curățenie, fără aglomerație, siguranță), având încredere în transportul în comun. Trebuie să planificăm integrat (și mai eficient economic), transportul cu metroul și transportul de suprafață. Problemele transportului în comun nu permit bucureștenilor să aibă garanții legate de timpul de parcurgere al traseelor zilnice, către serviciu sau școală, în special dimineața și seara. Acest lucru a dus, în timp, la orientarea către soluții individuale de transport, cea mai utilizată fiind autoturismul personal. Viteza medie de deplasare a autobuzelor este de 13 km/h. Densitatea mașinilor, raportată la populație, este mai ridicată în București decât în multe orașe europene, unde puterea de cumpărare este mult mai mare. Cu 473 de autoturisme/1000 locuitori, Bucureștiul depășește orașe precum: Frankfurt (455/1000 locuitori); Munchen (425/1000 locuitori); Stockholm, (400/1000 locuitori); Amsterdam (390/1000 locuitori); Paris (390/1000 locuitori)

*Strategia culturală a orașului București. Teme și obiective prioritare Raport intermediar în sprijinul conceptului de capitală culturală europeană, 2015

Trafic sistematizat, deplasare plăcută și rapidă, infrastructură rutieră funcțională

Transportul în comun de suprafață (autobuze, tramvaie sau troleibuze) a pierdut constant teren, în fața soluțiilor de transport individuale, în special în fața autoturismelor personale. Ca rezultat al lipsei investițiilor și al managementului defectuos, Regia Autonomă de Transport București (RATB) are un parc de vehicule învechit, din care mai puțin de două treimi mai era circulant în 2014*. Transportul în comun nu a fost gândit integrat, existând zone neacoperite de transportul în comun de suprafață sau subteran (metrou), sau zone în care integrarea mijloacelor de transport este deficitară.

Sistemul public de transport din București are un parc auto funcțional de numai 1.165 de mașini, în condițiile în care Regia Autonomă de Transport București susține că transportă zilnic 2,6 milioane de călători. Din cele 1000 de autobuze Mercedes aflate în parcul auto al RATB, doar 676 sunt în circulație, restul nefiind funcționale, din cauza unor defecțiuni tehnice. Din totalul de 483 de tramvaie, pe șinele din Capitală circulă numai 279, iar din cele 297 de troleibuze pe care Regia le are la dispoziție, doar 192 transportă călători.

Gradul de uzură al mijloacelor de transport este ridicat: 95% pentru troleibuze, 85% pentru tramvaie și 93% pentru autobuze, conform unui raport al Regiei din anul 2014. Ultima investiție majoră, de introducere a unui nou tip de transport, a avut loc în urmă cu 14 ani, când s-a construit o linie de metrou ușor. În prezent, Capitala are doar două astfel de linii: 41 și 32. Ultimele autobuze au fost achiziționate de RATB în 2009 (500 de autobuze), iar ultimele tramvaie în 2000 (13 tramvaie). Regia are un număr impresionant de angajați, aproape 11.000, și a fost implicată în nenumărate scandaluri, în special din cauza angajaților care furau motorină din mașinile destinate transportului în comun. Cel mai rapid mijloc de transport în comun – utilizat și încurajat de marile capitale europene – se află în administrarea Ministerului Transporturilor, și nu a Primăriei Capitalei. Rețeaua de transport subteran este incompletă și nu deservește toate zonele/cartierele din București.

*Conform Raportului de activitate al RATB pe anul 2014, p. 92, 100

Trafic sistematizat, deplasare plăcută și rapidă, infrastructură rutieră funcțională

Reformarea transportului în comun are ca elemente centrale regândirea și operaționalizarea Autorității Metropolitane de Transport București (ATMB)* și reforma RATB. Bucureștiul are nevoie urgentă de o autoritate metropolitană de transport operațională, care să permită coordonarea transportului în comun, reglementarea tarifelor și parametrilor de serviciu care să fie asigurați de operatorii de transport public și/sau privat, planificarea dezvoltării. Fără această autoritate, nu este posibilă realizarea unui transport integrat, la nivelul Bucureștiului, care să grupeze RATB și Metrorex.

Soluția este, evident, regândirea Autorității Metropolitane de Transport București pentru ca la nivelul ei să fie reprezentate în proporții echitabile, toate entitățile implicate în transportul public: (PGMB, CJ Ilfov, Administrațiile locale din județul Ilfov, Ministerul Transporturilor, CNADNR, RATB, Metrorex, Transportatorii privați).

Ce vom face:

- Vom realiza noduri intermodale în afara Bucureștiului dotate cu spații generoase de parcare (park&ride) și vom extinde metroul (în special de suprafață) până la aceste parcări pe punctele principale de acces în oraș;
- Vom implementa un sistem regional de e-tiketing, astfel încât cine plătește transportul în comun să poată parca gratuit;
- Vom dezvolta un sistem de transport în comun extins în localitățile cu caracter predominant rezidențial din județul Ilfov (către nodurile intermodale).
- Vom extinde rețeaua de transport în comun și vom asigura o bună penetrabilitate a acesteia; Metrorex și RATB se vor subordona unei entități unice: Autoritatea de Transport București-Ilfov;
- Vom introduce pe distanțe scurte, doar în cartierele (în special cartiere de case) care nu sunt bine conectate la rețeaua de metrou, de microbuze care să asigure conexiunea rapidă și eficientă economic cu rețeaua de metrou/RATB, prin acordarea de licențe operatorilor privați interesați.

**AMTB a fost înființată în 2011, prin OUG 21/2011, aprobată prin legea 8/2012, ca instituție aflată în subordinea Ministerului Transportului, cu o listă de atribuții cuprinzătoare. Problema este că din 2012 până în prezent nu s-a făcut operaționalizarea AMTB, principalul motiv fiind lipsa de sprijin a administrației locale. Acestea au înființat la sfârșitul anului 2015 Asociația de Transport Metropolitan*

Trafic sistematizat, deplasare plăcută și rapidă, infrastructură rutieră funcțională

3. Transport alternativ, BIKE POWER!

Mersul pe bicicletă este posibil doar dacă se desfășoară în condiții de siguranță și are nevoie de infrastructură dedicată. Bicicleta este principalul mijloc de transport alternativ este practică și plăcută! Ne oferă flexibilitate, rapiditate, mișcare și o interacțiune bună cu orașul: oprim unde vrem, stăm cât vrem. Nu poluează și ne menține sănătoși și în formă, ardem calorii.

Primăria Capitalei, prin Administrația Străzilor, a plătit 11 milioane de euro, în 2008 și 2010, pentru amenajarea a 122 km de piste pentru biciclete. În 2012, Poliția Rutieră a închis aproximativ 80% dintre aceste piste, deoarece erau nefuncționale. Capitala României se află pe ultimele locuri din Europa, în ceea ce privește pistele destinate bicicliștilor. Lungimea totală a acestora nu depășește 10 kilometri. Singurele capitale din regiune cu care Bucureștiul se poate compara în privința infrastructurii precare pentru bicicliști sunt Sofia și Chișinău.

Până acum, o parte dintre primarii Bucureștiului au aruncat bani mulți pe ceea ce ei numeau "piste pentru bicicliști", trasate pe trotuar, incomodând pietonii, impracticabile, ocolind mașinile uitate pe trotuar și care sfârșeau constant în vreun copac, stâlp sau panou publicitar. Această bătaie de joc și risipă va fi oprită!

Trafic sistematizat, deplasare plăcută și rapidă, infrastructură rutieră funcțională



Ce vom face:

- Vom realiza culoare speciale dedicate bicicliștilor, delimitate clar, alternând această abordare cu soluții care să nu necesite infrastructură dedicată (vezi Londra, Amsterdam);
- Vom dezvolta soluții bazate pe abonamente de tip *bike-sharing*, inclusiv infrastructura de *bike-sharing*;
- Soluții *soft* de promovare a mersului pe bicicletă.

Trafic sistematizat, deplasare plăcută și rapidă, infrastructură rutieră funcțională

4. Parcările

Parcările din centru sunt gestionate de către Administrația Străzilor (PMG), iar cele de reședință, de către primăriile de sector. Nu există un sistem de gestionare a parcării la nivelul întregului oraș, așa cum întâlnim în marea majoritate a orașelor europene*, rezultatul fiind un haos generalizat. Se parchează oriunde și oricum. Benzile de circulație sunt obturate, parcare dublă și chiar triplă la bordură este des întâlnită. Mai mult, trotuarele sunt inutilizabile, iar siguranța pietonilor de toate vârstele este pusă în pericol, aceștia fiind obligați să se deplaseze pe carosabil! Spațiile verzi, scuarurile publice, au fost transformate ad-hoc în parcări. Mașinile domină orașul și agresează cetățenii, Bucureștiul de astăzi seamnă cu o imensă parcare!

Lipsa locurilor de parcare, atât a celor de reședință, în special în marile cartiere, cât și a celor din zona centrală, are la nivelul Bucureștiului un impact extraordinar asupra traficului, asupra mobilității urbane și a calității vieții locuitorilor. Trotuarele sunt invadate de mașini, ceea ce face foarte dificilă deplasarea pietonilor, în special a părinților cu copii mici, a bătrânilor sau a persoanelor cu handicap, în unele cazuri punându-i pe aceștia în pericol. Parcare mașinilor pe trecerile de pietoni sau în imediata apropiere a acestora sau la colțul străzilor reduce vizibilitatea și contribuie la producerea de accidente de circulație. Parcare mașinilor pe prima bandă, în special pe marile bulevarde, reduce semnificativ (cu procente de 33% pentru cele cu 3 benzi, 50% pentru cele cu 2 benzi pe sens) capacitatea de deservire a acestor artere primare, și are ca rezultat întreținerea congestiei.

Ce vom face:

- Acolo unde există rețele rectangulare de străzi, de tip caroiaj, situate între două artere principale, vom introduce pe străzile secundare/terțiare de sensuri unice alternative și vom delimita spații de parcare pe ambele părți ale străzilor, pentru a permite degrevarea arterelor principale;
- Vom identifica terenuri unde să se realizeze parcări, în marile cartiere ale Capitalei.

*Conform Planului de mobilitate urbană durabilă 2016-2030, Regiunea București – Ilfov, p.176

Trafic sistematizat, deplasare plăcută și rapidă, infrastructură rutieră funcțională

5. Infrastructura rutieră



Infrastructura rutieră precară este o altă problemă importantă a Bucureștiului. Rețeaua stradală nu a fost proiectată pentru a suporta valorile de trafic actuale. Subdimensionarea arterelor primare și secundare duce la apariția congestiilor, la care contribuie și întreținerea deficitară a străzilor. Gropile, denivelările, gurile de canal, șanțurile, porțiunile decopertate în urma intervenției de reabilitare a diverselor rețele tehnico-utilitare, reduc capacitatea de deservire a rețelei de străzi. Blocarea marilor intersecții, datorată nerespectării regulilor de circulație, nesincronizarea semafoarelor și lipsa sistemului de acordare a priorității pentru mijloacele de transport în comun sunt alți factori care contribuie la congestia traficului.

Bucureștiului îi lipsește o șosea de centură la nivel de autostradă, așa cum o au toate celelalte capitale europene. Bucureștiul este cel mai mare nod rutier din țară, conectând trei autostrăzi și opt drumuri naționale. Lipsa unei șosele de centură adecvate face ca traficul auto de tranzit să treacă în mare parte prin București, fie că vorbim de autovehicule care parcurg trasee de lungă sau medie distanță, sau de vehicule angajate în traficul local de la nivelul județului Ilfov. Acest trafic de tranzit constituie o sursă de aglomerație importantă care, contribuie la apariția ambuteiajelor.

Șoseaua de centură ar trebui să aibă cel mai important rol în infrastructura unei Capitale, însă, în cazul Bucureștiului, aceasta este foarte aglomerată, prost întreținută, iar viteza medie de circulație a mașinilor este de 17 km/h. Din cei 72 de kilometri ai centurii, doar 20 sunt extinși la patru benzi și pot asigura o viteză medie de până la 90 de kilometri/h. Pe ceilalți 52 de kilometri, șoferii duc o luptă continuă cu gropile, trecerile la nivel de căi ferate dezafectate, dar și cu intersecțiile în care centura de obicei nu are prioritate.

Trafic sistematizat, deplasare plăcută și rapidă, infrastructură rutieră funcțională

Ce vom face:

- Realizarea șoselei de centură* cu cel puțin două benzi pe sens, în scopul mutării traficului de tranzit în afara orașului. Realizarea de noduri rutiere denivelate la intersecțiile șoselei de centură cu autostrăzile, drumurile naționale sau drumurile județene;
- Efectuarea de reparații asupra arterelor rutiere (astuparea gropilor, rezolvarea denivelărilor, aducerea la nivel a canalelor) și a intersecțiilor;
- Modernizarea Șoselei Iancului și Pantelimon. Aceste lucrări înregistrează o întârziere de doi ani. Lucrările de modernizare au început la jumătatea lunii iunie 2013, când reprezentanții primăriei capitalei promiteau că vor finaliza lucrările în toamna anului 2014, apoi în iunie 2015. În prezent, lucrările la Șoseaua Iancului sunt realizate în proporție de 90%, iar la Șoseaua Pantelimon stadiul lucrărilor este la 56%;
- Finalizarea Pasajului Ciurel. Această lucrare înregistrează o întârziere de doi ani. Pasajul este realizat în proporție de 42,5%. Lucrările au fost oprite la sfârșitul anului 2015 deoarece Tribunalul București a decis anularea autorizației de construire emise București în 2014 de Primăria Capitalei;
- Finalizarea Pasajului Nicolae Grigorescu. Această lucrare are o întârziere: patru ani și constă în lărgirea bulevardului la trei benzi pe sens și a trotuarelor la cinci metri. La intersecția bulevardului Nicolae Grigorescu cu Splai Dudesco urma să fie construit un pasaj supratran peste râul Dâmbovița. Lucrarea este executată în proporție de 60%. Proiectul a fost demarat în martie 2010 și trebuia să fie încheiat la sfârșitul anului 2012. Lucrarea a fost, însă, blocată pentru patru ani din cauza exproprierilor neaprobrate de Consiliul General al Municipiului București, estimate la o valoare de 35 milioane lei. În urma unei licitații, valoarea proiectului a fost stabilită la aproximativ 90 milioane lei. Lucrările au fost reluate în luna martie 2014;
- Lărgirea străzii Fabrica de Glucoză. Lucrările la strada Fabrica de Glucoză au fost amânate în ultimii patru ani, deși, inclusiv în 2015, Consiliul General al Municipiului București a aprobat culoarul de exproprieri. Lucrarea este necesară atât pentru descărcarea Autostrăzii A3, cât și pentru decongestionarea traficului din zona Pipera, unde infrastructura nu a ținut pasul cu dezvoltarea imobiliară. Cel mai probabil, lucrările vor demara la începutul anului 2017, termenul de execuție fiind de 18 luni;

*Execuția șoselei de centură intră în competența Ministerului Transporturilor. Cu toate acestea, Primarul Bucureștiului primește un puternic mandat politic și trebuie să își asume că va face tot ce-i stă în putință pentru a realiza acest obiectiv indispensabil.

Trafic sistematizat, deplasare plăcută și rapidă, infrastructură rutieră funcțională

Ce vom face:

- Proiectul Prelungirea Ghencea – Domnești datează de circa zece ani. Planul inițial prevedea lărgirea la șase benzi și construirea unui pasaj rutier care să traverseze șoseaua de centură. Proiectul a fost modificat în 2015 și prevede realizarea a câte două benzi de circulație pe sens, trotuare, piste pentru bicicliști și racordarea străzilor secundare la Prelungirea Ghencea. Deși lucrările trebuiau demarate în 2015, acest lucru nu s-a întâmplat, fiind programate și bugetate pentru 2016;
- Aducerea metroului în Sectorul 5 prin construirea magistralei M7 Colentina – Rahova, cuplarea acesteia cu Centrul Intermodal care se va construi la Măgurele; Proiectul poate fi finalizat cel mai târziu până în 2024, termenul anului 2030, propus de Metrorex fiind prea îndepărtat;
- Străpungerea Străzii Brașov către Prelungirea Ghencea, cu prelungire până la Șoseaua Alexandriei.



Trebuie pus pe baze solide

Fundația pe care stă orașul este șubredă. Infrastructura (tehnico-edilitară, de transport public, socială) este veche, și-a depășit durata de viață, este practic în pragul dezintegrării; Calitatea construcțiilor este precară și riscul seismic este imens; Bazele administrative ale orașului nostru sunt confuze și neclare. Relațiile dintre primăriile de sector și cea generală duc la situații absurde și ineficiență economică, ambele rezultând direct din lipsa colaborării între acestea.

1. Infrastructura tehnico-edilitară, costul întreținerii

Starea infrastructurii tehnico-edilitare este critică, mai ales în ceea ce privește rețeaua de distribuție a energiei termice! Acesta este atât de veche, are cca. 30-40 de ani, încât și-a depășit durata de viață, iar țevile au început să cedeze. Dacă nu vom acționa rapid, în iernile viitoare vom îngheța în apartamente, ca pe vremea lui Ceaușescu.

Trebuie inițiate rapid proiecte pentru a înlocui treptat rețeaua RADET cu soluții tehnice pentru încălzire, mai economice și mai durabile! Aceste proiecte au costuri mari și necesită împrumuturi de la bugetul de stat și externe, la care vom adăuga și fonduri europene. Dar, dacă e nevoie să ne împrumutăm, trebuie să o facem pentru a pune Bucureștiul pe baze solide, nu pentru a-i îmbogăți pe profitorii care au vândut administrației crizanteme cu 310 lei bucata și o băncuță de pus în parc cu 12.000 lei!

Descrierea situației RADET / ELCEN

„Din 1.000 Gcal/h primite de la ELCEN, RADET vinde consumatorilor din București circa 650-700 Gcal/h, restul fiind pierdute în atmosferă și în pământ prin rețeaua de transport spartă, neizolată termic corespunzător și nereparată, nemodernizată de ani de zile. Pierderile de energie termică pe rețele au ajuns la peste 38%. ELCEN consideră că, pentru eliminarea acestor pierderi, RADET și Primăria Municipiului București trebuie să întreprindă de urgență măsuri de reabilitare a rețelei primare de termoficare [...]”

RADET nu are bani pentru investițiile necesare modernizării rețelei și are o datorie uriașă față de producătorii de energie termică (în principal, față de ELCEN). În august 2015, datoria RADET către ELCEN ajunsese la 3,6 miliarde RON (aprox. 800 milioane EURO). Pentru recuperarea datoriei conturile RADET au fost poprite în mod constant de către ELCEN în proporție de 50-100%, și a fost instituit un regim de cont în care banii care intră în RADET sunt preluați automat pentru achitarea datoriilor, astfel că regia nu a putut face investiții.

Trebuie pus pe baze solide

Descrierea situației RADET / ELCEN

Primăria Generală acordă RADET o subvenție reprezentând circa 50% din prețul gigacaloriei, de care beneficiază circa 1,2 milioane de persoane, care trăiesc în 570.000 de apartamente, racordate la RADET. Restul bucureștenilor, până la 1,8 milioane, care locuiesc la case, sau în clădiri neracordate la RADET, nu beneficiază de nimic. De remarcat că de această subvenție beneficiază toți cei 1,2 milioane bucureșteni, indiferent de veniturile și nevoile lor.

În momentul de față, banii alocați de PMB către RADET practic merg într-o gaură neagră. Datoria de 3,6 miliarde lei, pe care RADET o are către ELCEN este alcătuită în bună parte din dobânzi și penalități, care trebuie achitate înainte de a se face achitarea datoriei de bază. Întrucât banii alocați de PMB sunt insuficienți, plata datoriei practic nu se face.

Cum RADET dă toți banii către ELCEN și nu face investiții este doar o chestiune de timp până sistemul se va prăbuși, fie din cauza faptului că municipalitatea nu va mai avea bani să plătească subvenția, fie din cauza avariilor și pierderilor din rețea.

La nivelul municipiului București nu există aprobată o strategie energetică care să traseze cadrul de planificare strategică pentru serviciul public de alimentare cu energie termică, să stabilească direcția de evoluție a acestuia și să permită atragerea de fonduri și implementarea de proiecte de modernizare.

Deplorabila gestionare a situației RADET/ELCEN ne-a lăsat o gaură imensă în buget și în buzunare. În 2016, plătim indolența și nepăsarea întinsă pe ani de zile a celor care au condus Bucureștiul cu nu mai puțin de 594 milioane de lei, bani din care suntem nevoiți să asigurăm subvenții și investiții, astfel încât infrastructura învechită a RADET să nu crape de tot.

Tot noi, bucureștenii, suntem cei care trebuie să plătim datoria acumulată din penalități a unei companii a statului către o altă companie a statului, pentru că niște iresponsabili le-au organizat prost.



Ce vom face:

- Redefinirea cadrului legislativ și de reglementare pentru a asigura un tratament corect al părților, eliminând astfel o parte din cauzele care au dus la acumularea de datorii;

Trebuie pus pe baze solide

Ce vom face:

- Asigurarea pentru RADET a unui capital de lucru gestionat transparent care să permită efectuarea reparațiilor urgente și achitarea la timp către ELCEN a datoriilor pentru perioada de furnizare de energie curentă;
- Elaborarea unei strategii energetice care să identifice necesarul curent de energie termică și care să permită dimensionarea în consecință a capacităților de producție și stabilirea unui plan de modernizare a acestora, pentru a avea eficiență economică;
- Atragerea de fonduri europene pentru finanțarea modernizării capacităților de producție ale ELCEN și pentru reabilitarea rețelei RADET.
- Reabilitatea rețelei RADET, utilizând pe cât posibil tehnologii de reparație care să nu presupună decopertarea conductelor (ex.: repararea conductelor prin cămășuire interioară);
- Modernizarea capacităților de producție ale ELCEN, redimensionate, conform cererii actuale;

2. Consolidarea clădirilor cu risc seismic

Întregi areale urbane din București sunt învechite, fac față cu greu cerințelor populației și afectează calitatea vieții locuitorilor, descurajând localizarea activităților economice în zonele respective. Este cazul deopotrivă al zonelor periferice și zonelor vechi, unde clădiri de mare valoare istorică, culturală și artistică sunt abandonate sau într-o stare avansată de degradare.

Paza bună trece primejdia rea! Sunt mii de clădiri aflate în proprietatea primăriei sau în proprietate privată care necesită consolidare, cu precădere în centrul orașului. Programul de expertizare s-a oprit în anul 2000, fără a fi dus până la capăt. Programul anual de consolidare finanțat de Guvern (privind proiectarea și execuția lucrărilor de intervenție pentru reducerea riscului seismic) este insuficient și este nevoie de soluții adiacente pentru ca procesul de consolidare să se deruleze într-un ritm acceptabil. Cei 164 de milioane de lei destinați în 2016 nu sunt suficienți și trebuie atrase finanțări private, care să ajute la punerea clădirilor aflate în proprietate privată în circuitul comercial. Există atât soluții economice, cât și juridice pentru cooptarea băncilor private în finanțarea consolidării clădirilor.

Trebuie pus pe baze solide

Sunt prea multe clădiri nefolosite, clădiri neîntreținute ce par abandonate și care afectează țesutul urban al centrului cultural și istoric!

Primăria trebuie să garanteze un timp rezonabil de execuție a lucrărilor, astfel încât proprietarii să se conformeze voluntar și să sprijine viitoarea politică de consolidare. Acolo unde clădirile sunt în stare precară și pun în pericol siguranța publică, vom acționa cu celeritate. Proprietarii vor avea la dispoziție soluții individuale (economice și tehnice) la care să se conformeze voluntar. Dacă nu vor opta pentru soluțiile oferite, atât timp cât proprietarii nu pot garanta siguranța publică, exproprierea (la prețul pieței) va fi una dintre soluțiile pe care le vom promova. cuitul comercial. Există atât soluții economice, cât și juridice pentru cooptarea băncilor private în finanțarea consolidării clădirilor.

Un seism de amploarea celui din 1977 va produce un dezastru de proporții inimaginabile în Capitală, din cauza stării deplorabile în care se află foarte multe clădiri, îndeosebi din zona centrală. Din păcate, prea puțini dintre edilii Capitalei au dorit să vorbească despre acest risc și cu atât mai puțin au fost dispuși să ia măsuri pentru a preveni o situație binecunoscută.

Bucureștiul este Capitala cu cea mai mare expunere seismică din Europa.

Peste 370 de imobile sunt încadrate în clasa I de risc seismic. 178 dintre clădirile cu risc sunt catalogate drept „pericol public” de către experții care au verificat structura de rezistență a acestor imobile. Alte aproape 350 de clădiri erau, în perioada 2001-2002, încadrate în clasa a II-a de risc seismic, însă, din 2014, odată cu modificarea legislației privind riscul seismic, majoritatea clădirilor re-expertizate au trecut în clasa I de risc. Pentru a reduce riscul seismic, Bucureștiul are nevoie de aproximativ 480 de milioane de euro*.

Ce vom face:

- Vom demara un program realist de consolidare a locuințelor, prin co-interesarea economică a proprietarilor;
- Vom accesa rapid fonduri europene pentru clădiri aflate în proprietatea statului și în care funcționează școli, spitale sau stabilimente sociale;
- Vom identifica surse alternative de finanțare ce vor fi direcționate într-un program municipal de consolidare și reintroducere a imobilelor cu risc seismic în circuitul comercial și locativ.

*Un calcul simplu, care reiese din statisticile oficiale, arată că suprafața totală a imobilelor care trebuie consolidate (672 de clădiri încadrate în clasele I și II de risc) este de aproximativ 1,2 milioane de metri pătrați. Tot statisticile oficiale arată că valoarea medie a costurilor pentru consolidarea unui imobil este de aproximativ 350-400 de euro pe metrul pătrat. *Studiu realizat de către Elena Tudose și publicat de către Institutul de Politici Publice, 2015*

Trebuie pus pe baze solide

3. Un nou model administrativ pentru a răspunde standardelor de secol XXI

Capitala cu 6 sectoare nu este pe deplin funcțională! Studiul comparativ pe cele 6 sectoare "Bucureștiul LOR sau al NOSTRU"* relevă cu cifre ceea ce simțim cu toții: în București, trăim în șase orașe diferite:

- Ne costă diferit plata pentru salubritate;
- Suprafața de spațiu verde/cap de locuitor este diferită (în Sectorul 2 avem 2,2 mp/locuitor, în timp ce în Sectorul 3 sunt 25,9 mp);
- Costul pentru lucrările de modernizare a străzilor este altul (Sector 3 – 4.410 mii lei/km, Sectorul 6 – 390 mii lei/km);
- În 2014 au intrat la reabilitare în sectorul 2 aproape 16.000 de apartamente, iar în sectorul 6 doar 54.

Nu este un secret pentru nimeni că primăriile nu colaborează între ele, au atribuții neclare sau suprapuse și apar cazuri absurde, în care o parte a unei infrastructuri este în administrarea PMGB, iar alta la o primărie de sector.

Avem nevoie de un nou model administrativ care să corespundă nevoilor de administrarea și de dezvoltare ale unui oraș mare de secol XXI. Vom impune această temă Ministerului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice, care să inițieze o nouă Lege a Bucureștiului.

Nu propunem prin acest program un model de dezvoltare anume. Cine ar face asta fără o temeinică analiză care să implice experți în administrație publică, urbaniști, experți în finanțe publice, vă va minți. Ne vom uita la cum funcționează orașele din Europa comparabile cu Bucureștiul și în care indicatorii de calitate a vieții urbane sunt excelenți.

Modelul administrativ astfel identificat va fi supus dezbaterii publice și validat electoral, printr-un referendum.

*Studiu realizat de către Elena Tudose și publicat de către Institutul de Politici Publice, 2015

Oraș verde și curat (protecția mediului ambiant)

1. Combaterea poluării aerului

Bucureștii suferă de forme de poluare diverse care ne pun viața în pericol, cei mai afectați fiind copiii. Traficul și poluarea sunt în strânsă legătură și afectează întreaga populație, având în vedere că un nivel alarmant de compuși toxici se regăsește în aerul din toate cartierele. Traficul intens și staționar creat de ambuteiajele de la semafor, precum și existența blocurilor de locuințe în apropierea străzilor și arterelor principale, au efect direct asupra sănătății bucureștenilor. Bucureștiul este cea mai poluată capitală din UE și al șaptelea oraș cu grad ridicat de poluare, dintr-un total de 69 de orașe europene monitorizate*.

Comisia Europeană a lansat o procedură de *infringement* pentru România, încă din septembrie 2014, atunci când a solicitat autorităților să adopte măsuri împotriva poluării aerului. "România nu-și protejează cetățenii împotriva poluării cu praf fin (PM 10). Cetățenii din București au fost expuși aproape continuu la niveluri nesănătoase de PM 10 din 2007", se arată în Notificarea CE (din punct de vedere al sănătății și mediului înconjurător, cel mai nociv praf este alcătuit din particule cu diametrul de mai puțin de 10 micrometri, cunoscute sub denumirea de PM 10. Acestea pătrund adânc în sistemul respirator, ajungând în interiorul plămânilor, unde depozitează substanțele periculoase pe care le transportă). În urma *infringementului*, reprezentanții Primăriei Generale a Capitalei și-au declarat angajamentul de a favoriza industriile verzi și cu emisii reduse de carbon pentru contractele de achiziții publice, însă nu s-a întreprins nicio acțiune în acest sens.

În momentul de față, monitorizarea calității aerului este incompletă. Mai multe substanțe poluante înregistrează valori peste limitele de pericol pentru sănătatea umană, iar populația nu are o modalitate la îndemână pentru a evalua în mod realist și coerent calitatea aerului pe care îl respiră.

Substanțele cele mai periculoase pentru sănătatea oamenilor sunt pulberile în suspensie PM10 și PM2,5 (praful), și dioxidii de azot și sulf (NO2 și SO2). Aceștia sunt principalii factori de îmbolnăvire a căilor respiratorii, boli care au cauzat moartea a peste o mie de adulți și copii, în ultimii 10 ani. Pulberile sunt factorul principal al apariției bolilor cronice respiratorii, precum astmul.

*La începutul anului 2004, a fost creată o rețea de monitorizare automată a calității aerului, în conformitate cu cerințele Directivelor Uniunii Europene și s-au realizat opt stații de măsurare a calității aerului (Balotești, Măgurele, Crângași, Șoseaua Mihai Bravu, Cercul Militar Național, Drumul Taberei, Titan și Berceni). În 2010, potrivit studiului *EcoPolis privind calitatea aerului*, toate cele opt stații înregistrau depășiri de peste cinci ori a limitei de PM10, cea mai toxică dintre substanțe. Raportul european privind mobilitatea urbană în București, finalizat în decembrie 2015, relevă faptul că cele opt stațiile de monitorizare a calității aerului nu mai funcționează, de aceea nu există măsurători disponibile pentru poluanții aerului. "În ultimii 2-3 ani, numai unele dintre ele funcționează".

Oraș verde și curat (protecția mediului ambiant)

Deși există norme impuse de Organizația Mondială a Sănătății și Uniunea Europeană în ceea ce privește limitele maxime admise pentru aceste substanțe, instituția de monitorizare din București, respectiv Agenția pentru Protecția Mediului București, nu înregistrează în fiecare zi acești indicatori, reducând astfel media anuală raportată. Cumulul de zile neînregistrate (56-85 zile) este în perioada de vară*.

În București sunt peste 9 milioane de metri pătrați de drumuri asfaltate sau betonate. În cursul unei zile însorite de vară, o mare parte din această suprafață se încălzește, ajungând la o temperatură de până la 65 de grade Celsius, producând astfel efectul de “însulă de căldură urbană”. Acest fenomen creează curenți termali ascendenți care ridică în aer particulele toxice, începând de la nivelul asfaltului, și terminând cu suprafețele care definesc acoperișurile clădirilor.

Deși Agenția Națională pentru Protecția Mediului ne indică traficul urban ca fiind principalul factor care influențează prezența particulelor toxice (PM10 și PM2,5) în aer, observăm că perioada în care nu se măsoară, dar care este recunoscută de specialiști drept cea mai nocivă din acest punct de vedere, este exact perioada verii.

În cazul poluării aerului cu NO_2 și SO_2 , traficul auto deosebit de intens este factorul determinant în poluarea aerului. În cazul NO_2 , stațiile de monitorizare a calității aerului au înregistrat valori care depășesc valorile limite orare pentru protecția sănătății oamenilor, în special dimineața și seara, în perioadele de maximă intensitate a traficului.



*Calitatea aerului în București. Efecte asupra sănătății, Centrul pentru Politici Durabile Ecopolis, 2011, București, disponibil online la http://www.ecopolis.org.ro/media/files/studiu_calitatea_aerului_bucuresti.pdf

Oraș verde și curat (protecția mediului ambiant)

Ce vom face:

- Vom realiza efectuarea corectă a salubrității. Primăriile de sector cheltuie anual sume uriașe, ajungând uneori până la 15% din totalul bugetului de cheltuieli, pentru salubritate și deszăpezire, calitatea serviciilor prestate în schimbul acestor sume fiind însă foarte slabă. Salubritatea eficientă presupune aspirarea prafului de pe drumurile publice și spălarea carosabilului și a trotuarelor pe timpul nopții, atunci când asfaltul este rece și praful se regăsește acolo;
- Vom derula controale serioase la șantierele de construcții. Este necesară verificarea tuturor șantiierelor care desfășoară activități de construcții, cu scopul de a identifica modul în care sunt respectate normele de protecție a mediului;
- Vom amenaja spații verzi la nivelul părții carosabile, acolo unde este posibil;
- Vom monta pergole verzi, suspendate deasupra trotuarelor. Aceste pergole suspendate sunt structuri semi-naturale alcătuite în principal din plante agățătoare, precum iedera. Ele au rolul de a acționa ca un filtru care împiedică încălzirea asfaltului, dar și pentru a filtra gazele nocive emantate de traficul urban. De asemenea, ele pot disipa zgomotul produs de trafic și pot reduce poluarea fonică. Sunt relativ ieftin de amenajat, dar necesită timp pentru a ajunge la maturitate;
- Vom crește suprafețele de spații verzi și întreținerea corespunzătoare a acestora, amenajarea cu plante perene a plantațiilor de aliniament de la nivelul străzilor;
- Încurajarea și dezvoltarea transportului în comun și vom pune accentul pe autobuze cu motoare hibride și electrice, modernizarea rețelei de tramvai și pe extinderea metroului, pentru a încuraja și renunțarea la mașina personală;
- Vom devia/interzice traficul greu în zonele centrale ale capitalei;
- Vom dezvolta o infrastructură adecvată pentru alimentarea cu combustibili alternativi (electric, biogaz etc.) în următorii patru ani;
- Realizarea unei infrastructuri adecvate pentru deplasarea cu bicicleta (vezi capitolul dedicat transportului alternativ).

Oraș verde și curat (protecția mediului ambiant)

2. Combaterea poluării sonore

În condițiile reducerii masive a activității industriale și a utilizării Aeroportului Băneasa doar pentru traficul aerian de mică capacitate, traficul auto rămâne principalul vinovat de poluarea sonoră excesivă din București. Ca atare, măsurile pentru reducerea traficului auto sunt cele care vor avea un efect pozitiv și asupra reducerii poluării sonore.



Ce vom face:

- Implicarea activă a Poliției Capitalei în sancționarea conducătorilor de autoturisme și motocicletă care nu respectă standardele de poluare sonoră;
- Reducerea traficului urban (vezi capitolul IV).

3. Combaterea poluării apei

La nivelul Bucureștiului, calitatea apelor de suprafață este afectată grav de deversarea apelor uzate și de deversarea de deșeuri. Apele uzate ale Bucureștiului sunt deversate, fără o tratare prealabilă, în râul Dâmbovița. Locuitorii din zonele riverane lacurilor, acolo unde nu există rețele de canalizare funcționale, deversează apele menajere și aruncă deșeuri în lacuri.

Proiectul “Reabilitarea Stației de Epurare a Apelor Uzate, București”, se va desfășura în două etape distincte, atât din punct de vedere tehnic, cât și al finanțării. Astfel, scopul tehnic al Etapei I era de a epura o parte din debitele provenite din oraș (10 m³/s, din care 5 m³/s epurați terțiar) și urma a fi finalizată la sfârșitul anului 2009 pentru ca, în anul 2010, să se realizeze probele tehnologice.

Oraș verde și curat (protecția mediului ambiant)

În Etapa 2, prin lucrările de extindere a construcției, ce se doreau a se finaliza în 2015, ar fi trebuit să se permită procesarea întregului debit transportat. Etapa I a fost preluată în operare de Apa Nova București în luna iulie 2011. După preluare au mai fost necesare investiții din fonduri proprii Apa Nova București în valoare de aprox. 17.8mil. euro pentru aducerea SEAU într-o stare “decentă” de funcționare și operare. Subliniem ca stația este operațională și poate sa proceseze pana la 8.3 m3/s în treapta primara (inclusiv prin utilizarea a două bazine de ape mari ca decantoare primare) si 5 m3/s în treapta biologică și terțiară. Semnalăm ca o parte a eforturilor s-au concretizat în creșterea debitelor supuse cel puțin epurării fizico-mecanice.

Ce vom face:

- Vom demara lucrările din cadrul Etapei II (licitatie este organizată, lucrările sunt însă nedemarate din cauza multiplelor contestări). Acestea vor consta în principal în construirea unei linii noi, Linia 2, dimensionată pe baza performanțelor Liniei 1, pentru mărirea capacității de tratare completa la 12 m3/s și construirea unui incinerator care să prelucreze întreaga producție de namol. Valoarea estimata a proiectului este de cca 170 mil euro, finanțarea fiind asigurata prin programul POIM 2014-2020.
- Vom impune Administrației Lacuri, Parcuri și Agreement București măsuri pentru administrarea corectă a lacurilor, pentru curățarea și amenajarea corespunzătoare a acestora;
- Vom utiliza toate fondurile europene disponibile pentru amenajarea de rețele de canalizare în zonele deficitare;
- Vom lua măsuri de reducere a consumurilor de energie electrică, utilizate pentru operarea sistemului de alimentare cu apă potabilă și de canalizare din municipiul București;
- Vom îmbunătăți condițiile de curgere cu efecte asupra creșterii capacității de transport a rețelei de canalizare a municipiului București, în scopul gestionării evenimentelor pluviometrice deosebite.

Oraș sănătos, educat, cu servicii sociale eficiente

1. Servicii medicale convenabile, complete și la îndemână



Municipiul București se bucură, “pe hârtie”, de un sistem de sănătate bine dezvoltat, atât în ceea ce privește sistemul public, cât și cel privat, mult peste media națională, comparabil la anumiți indicatori cu multe capitale europene. Nu și la rezultate însă! Din păcate, problemele Sistemului de Sănătate din România, precum subfinanțarea cronică, proasta administrare, lipsa de coordonare între instituții, lipsa unei viziuni strategice pe termen mediu și lung se răsfrâng din plin și asupra capitalei. Astfel, cu spitale administrate de varii instituții centrale și locale, Bucureștiului îi lipsește acea viziune integrativă, acea strategie de dezvoltare unitară, ceea ce duce invariabil la servicii medicale de slabă calitate, la costuri mult mai mari, la “crăpături” ale sistemului în care tot mai mult pacienți “se pierd”. Considerat de mulți români ca ultima speranță pentru rezolvarea problemelor lor de sănătate, Bucureștiul nu mai reușește de mult timp să atingă acele standarde de calitate, pe care cu toții ni le dorim. Totodată, istoria recentă ne-a demonstrat tuturor faptul că Bucureștiul nu este pregătit să facă față unor situații de criză.

În cei 7 ani de la descentralizarea serviciilor de sănătate, Administrația Spitalelor și Serviciilor Medicale din București (ASSMB), aflată sub autoritatea Consiliului General s-a limitat doar la administrarea cheltuielilor legate de utilități și dotări în cele 19 spitale preluate în subordine (din totalul de 50), dezvoltând totuși câteva proiecte de investiții importante (din păcate, unele nefinalizate), dar neglijând total restul atribuțiilor pe care i le confera legislația în vigoare. Primăria Capitalei nu se poate descuraja în fața complexității Sistemului de Sănătate din București, TREBUIE să se implice activ, TREBUIE să investească în Sănătate, TREBUIE să utilizeze cu succes toate pârghiile pe care legislația le permite, atât în administrarea spitalelor, cât și în asistența medicală comunitară și medicina socială, asistența medicală desfășurată în unitățile de învățământ, asistența medicală primară și secundară (medicina de familie, ambulatoriul de specialitate și medicină dentară).

Oraș sănătos, educat, cu servicii sociale eficiente

Pilonul central al Strategiei pe Sănătate va fi transformarea ASSMB într-un adevărat Centru de Coordonare al Medicinii Bucureștene, un sistem integrat și integrator de asistență medicală pus în slujba cetățeanului, un adevărat brand, un model de bună practică în furnizarea serviciilor de sănătate pentru toate administrațiile locale din țară.

Ce vom face:

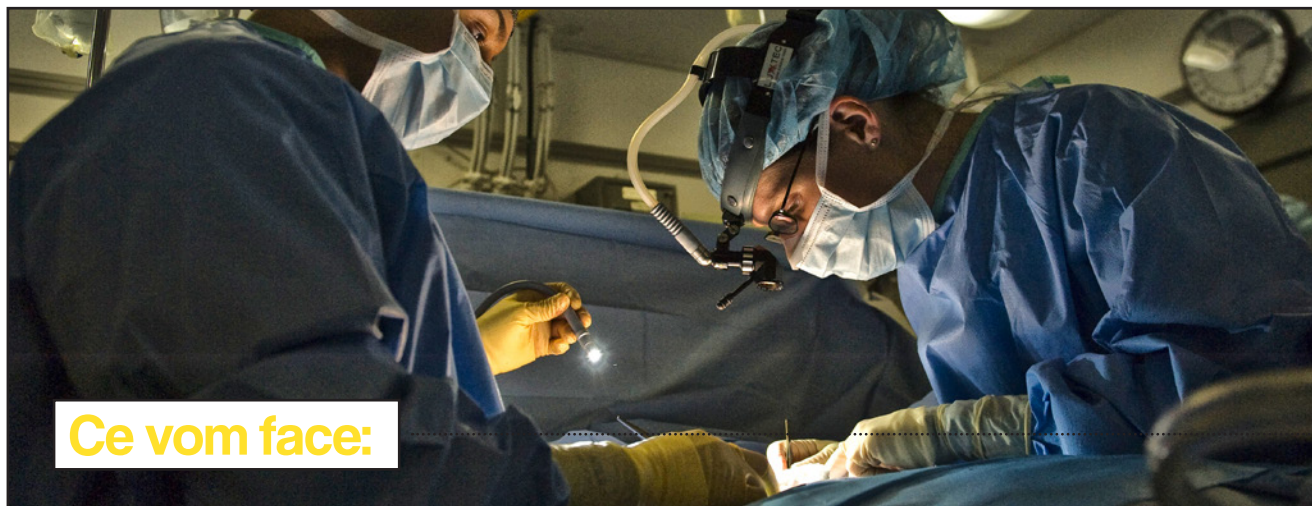
- În colaborare cu Primăriile de sector, vom identifica zonele slab deservite medical din Capitală și vom demara un program de înființare a centrelor de permanență în aceste zone. Scopul acestora este de a asigura accesul pacienților la servicii medicale inclusiv în zilele libere și noaptea și în același timp, de a degreva sistemele de ambulanță și UPU, de acele cazuri care nu reprezintă urgențe majore și care pot fi tratate de asistența medicală primară;
- Vom urmări dezvoltarea de Centre de Sănătate Multifuncționale la nivelul fiecărui sector, care vor furniza servicii medicale către grupurile defavorizate, persoane neasigurate medical, persoane cu handicap, persoane vârstnice, servicii socio-medicale de tipul centrelor de zi pentru persoanele suferinde de Maladia Alzheimer, servicii de recuperare neurologică și îngrijire medicală post-intervenție chirurgicală. Inițiativele private de genul Policlinicilor sociale trebuie sprijinite prin identificarea de spații corespunzătoare, pe care administrația publică sa le adauge în cadrul acestor proiecte de responsabilitate socială prin parteneriat public-privat. Vom dezvolta, de asemenea minimum câte o structură de îngrijire paliativă tip *hospice* pentru fiecare sector și vom dezvolta, prin concurs de proiecte de finanțare, inițiativele private în acest domeniu;
- Vom dezvolta un sistem integrat de management al serviciilor sociale și de sănătate prin care atât structurile medicale, fie ele spitale, ambulatorii de specialitate sau asistență primară, cât și instituțiile responsabile de serviciile sociale și socio-medicale să colaboreze eficient, conștientizând scopul lor comun: creșterea calității vieții cetățenilor;
- Vom derula proiectele mari de infrastructură în domeniul sănătății, folosind fondurile europene pe Programul Operațional Capital Uman – POCU (fost POSDRU) și pe Programul Operațional Regional (POR), unde există capitole importante pentru proiectele de medicina socială;

Oraș sănătos, educat, cu servicii sociale eficiente

Ce vom face:

- Medicina școlară va deveni una din prioritățile Administrației Spitalelor și Serviciilor Medicale București (ASSMB), după restructurare. Vom asigura dotarea cabinetelor medicale școlare cu aparatură medicală necesară în intervențiile de urgență prespitalicească și ne vom asigura că fiecare grădiniță, școală, liceu beneficiază de un cabinet medical.
- Vom implementa programe de „Educație Pentru Sănătate în Școli”, accesând fonduri europene, prin care personalul medical să poată fi remunerat suplimentar, iar copiii noștri să beneficieze de o educație solidă pentru un trai sănătos (alimentație sănătoasă, renunțarea la fumat, alcool, droguri, violență, cursuri de prim ajutor);
- ASSMB va sprijini activitatea medicilor de familie, a medicilor din ambulatoriul de specialitate și a medicilor dentiști, prin asigurarea unui cadru de colaborare atât cu serviciile de asistență medicală comunitară, cât și cu spitalele aflate în subordinea sa;
- Primăria va susține cumpărarea spațiilor medicale de către medicii concesionari, stabilind, în limitele legii, criterii echitabile și transparente, unitare la nivelul întregului București. Vom susține crearea unui fond special, din banii obținuți din aceste vânzări, precum și din redevențe, ce va fi folosit pentru consolidarea și renovarea spațiilor medicale destinate asistenței medicale primare și secundare;
- ASSMB va avea misiunea, ca în parteneriat cu managerii celor 19 spitale, precum și cu medicii angajați, să stabilească un protocol de complex de colaborare între spitale în privința consulturilor interdisciplinare, investigațiilor imagistice și de laborator, transferurilor interspitalicești, abordării multidisciplinare a unor patologii complexe, generând astfel o adevărată rețea de spitale ce acționează sinergic, coordonat în folosul pacienților;
- ASSMB va urmări ca prin eventuale restructurări la nivelul unor spitale sau prin înființarea de noi secții, servicii sau laboratoare să rezolve acoperirea tuturor specialităților și serviciilor medicale deficitare. De maximă importanță și urgență ar fi problema Oncologiei și mai ales a Radioterapiei oncologice, domeniu deficitar la nivelul întregului București. Astfel, vom susține crearea de noi centre de radioterapie și oncologie și definirea unor trasee bine stabilite pentru pacientul oncologic. Așteptările de luni de zile pentru a intra în programul de radioterapie, să rămână doar o pagină neagră de istorie;

Oraș sănătos, educat, cu servicii sociale eficiente



Ce vom face:

- ASSMB va asigura aparatura medicală la cele mai înalte standarde pentru toate cele 19 spitale, precum și a ambulatoriilor integrate, dar și consolidarea, renovarea și modernizarea integrală a spitalelor, într-un mod coerent, transparent, cu maximă responsabilitate în cheltuirea banului public și prin atragerea de fonduri europene. Vom debloca urgent proiectele neterminate, precum modernizarea și extinderea spitalelor “Victor Gomoiu” și „Foișor”. Spitalele Primăriei Capitalei trebuie să asigure standarde europene atât la nivelul serviciilor medicale, cât și la nivelul condițiilor hoteliere.
- Vom centraliza achizițiile publice acolo unde este posibil, pentru a le scala în scopul obținerii unor prețuri mai bune, pentru cantități mai mari. Astfel, achizițiile vor fi mai transparente și mai ușor de urmărit, iar resursele financiare din sănătate vor fi cheltuite judicios;
- Vom asigura interoperabilitatea bazelor de date ale spitalelor și centrelor medicale ale municipității și vom pune la dispoziție spitalelor un program informatic unic de management al îngrijirilor medicale;
- Vom concepe un program special de monitorizare și reducere a infecțiilor intraspitalicești din unitățile aflate în subordinea primăriei generale, cu indicatori de performanță pentru fiecare spital și manager;
- Vom înființa un sistem de evaluare a satisfacției pacienților și raportare a neregulilor constatate în timpul accesării serviciilor medicale;
- De asemenea, vom suține constituirea la nivelul Primăriei Capitalei a unui fond pentru Educație medicală continuă, pe care toți medicii (atât cei din spitale, cât și cei din medicina școlară/socială) să îl poată accesa, după criterii clare și transparente;

Oraș sănătos, educat, cu servicii sociale eficiente

2. Servicii sociale integrate, axate pe rezultate măsurabile și locuire socială

Deși este cel mai dezvoltat oraș al României, Bucureștiul încă are zone de sărăcie, de exemplu în Ferentari și Giulești-Sârbi. În ciuda acestui fapt, administrațiile locale, alte instituții publice responsabile și sectorul privat nu au pus în aplicare până în prezent programe integrate de reducere a sărăciei în aceste zone. În plus, oferta de servicii sociale în București, deși variată, este inegal distribuită.

Bucureștiul are resursele pentru a reduce la minimum sărăcia, cu toate formele ei de manifestare și implicațiile ei. Vom coordona și armoniza toți actorii responsabili și capabili să intervină, iar Primăria generală va interveni direct, acolo unde oferta actuală de servicii sociale actuală este insuficientă.

Din cauza fragmentării sale administrative, Bucureștiul nu are încă o strategie municipală pentru servicii sociale, care să prevadă o dezvoltare coordonată și echilibrată a acestora.

Distribuția teritorială a serviciilor sociale în București este neunitară. Nu toți bucureștenii cu nevoi sociale au acces la serviciile necesare sau de calitate optimă. În aceste situații, în Primăria generală va interveni direct, în colaborare cu sectoarele sau prin parteneriate public-private, cu o ofertă adaptată nevoilor reale ale bucureștenilor, nu constrânsă de șabloanele legislative convenționale. Avem în vedere lipsurile existente în privința părinților care se reîntorc în muncă după concediul de creșterea copilului, familiilor sărace în pragul abandonului copiilor, persoanelor imobilizate care au nevoie de îngrijiri la domiciliu, bătrânilor nevoiași, persoanelor fără adăpost, victimelor violenței în familie.

Pentru zonele sărace ale Bucureștiului vom concepe programe dedicate multianuale, cu colaborarea tuturor actorilor responsabili publici și privați. Fondurile necesare vor proveni nu numai din bugetele locale, ci și de la bugetul de stat și Uniunea Europeană. Avem în vedere măsuri integrate de natură educațională, sociale, profesională și medicală, astfel încât să ridicăm din sărăcie locuitorii acestor zone. Primăria generală va oferi sprijin material (condiționat) pentru participarea la educație a copiilor de familii nevoiașe, consiliere și sprijin în muncă pentru persoanele dornice de o viață mai bună, locuințe sociale pentru familiile aflate în condiții precare de locuire și policlinici sociale pentru persoanele fără asigurare de sănătate.

Bucureștiul nu are o politică de locuire socială funcțională. Numărul locuințelor sociale este extrem de redus, raportat la nevoi (numărul de cereri depuse), criteriile și procesul de acordare nu sunt transparente, iar neclaritățile legislative provocate de suprapunerile de atribuții și competențe între Primăria Generală și cele de Sector sunt rețeta sigură pentru o capacitate redusă, în acest domeniu.

Oraș sănătos, educat, cu servicii sociale eficiente

Bucureștiul reprezintă un caz aparte, în ceea ce privește sistemul de alocare al locuințelor sociale, datorită structurii sale administrative (6 sectoare, 6 primării de sector, o primărie generală). Astfel, fiecare primărie de sector are în subordinea sa o direcție/un serviciu cu competențe în administrarea fondului locativ la nivelul sectorului și un serviciu de asistență socială, care în practică au competențe în domeniu. "Aceste competențele sunt mai mult decât limitate datorită lipsei resurselor și a limitărilor legale de a deține patrimoniu propriu la nivel de sector, patrimoniul construit aflându-se în proprietatea Primăriei Municipiului București (PMB), și gestionat de Administrația Fondului Imobiliar (AFI), care are ca obiect de activitate administrarea, vânzarea, repararea și întreținerea fondului imobiliar aflat în proprietatea statului și a Municipiului București"*.



Ce vom face:

- Elaborarea unei strategii municipale pentru servicii sociale, aplicabilă și sectoarelor. În acest demers, vom implica, sub egida „Forumului social al Bucureștiului”, nu numai direcția de asistență socială a municipiului și administrațiile locale de sector, ci și furnizorii reprezentativi privați;
- Realizarea unei analize cantitative și calitative a fondului construit disponibil și accesibil din perspectiva locuirii sociale;
- Redefinirea locuirii sociale, a categoriilor sociale care pot accesa programul de locuire socială și care au nevoie reală de aceste locuințe;
- Transparentizare (publicarea numărului real de locuințe publice și sociale din proprietatea Administrației Fondului Imobiliar) și accesibilizarea procesului de alocare a locuințelor sociale, prin definitivarea și aplicare unor criterii obiective de acordare a locuințelor sociale

*Locuirea socială în București între lege și realitate, Alexandru F. Ghiță, CDUT, 2016

Oraș sănătos, educat, cu servicii sociale eficiente

3. Educație de calitate, în condiții optime

Deși învățământul preuniversitar este o competență a administrațiilor locale ale sectoarelor, Primăria generală trebuie să exercite un rol de echilibrare, la nivelul municipiului. Primăria, împreună cu Guvernul, e datoare față de familiile Bucureștiului și față de economia orașului să intervină, atunci când există lipsuri în infrastructura educațională.

Cu toții așteptăm o transformare în profunzime a Capitalei noastre, dar această transformare nu se poate produce, dacă nu sprijinim noile generații, dacă nu le garantăm accesul la educație de calitate. Vrem generații cu simț civic, care se implică în problemele comunității, tineri curajoși și capabili să imprime direcția bună de dezvoltare a societății românești. Educația este singura cale să atingem aceste obiective!

Serviciile de tip *after-school* sunt foarte importante pentru populația activă. În acest moment, în București există deficiențele de acoperire și calitate ale programelor de *after-school*. Primăria Generală va cofinanța cheltuielile cu programele de *after-school* din școlile publice sau private.

Ce vom face:

- Vom încuraja investițiile în educația preșcolară, prin construirea de noi creșe și grădinițe. Astfel, vom pune la dispoziție terenuri și vom cofinanța proiectele administrațiilor locale ale sectoarelor sau ale mediului privat, care vizează deschiderea de noi grădinițe;
- Primăria Generală va cofinanța proiectele administrațiilor locale ale sectoarelor sau ale mediului privat care vizează modernizarea, extinderea sau deschiderea de noi școli de arte și meserii, urmărind ca oferta educațională a acestora să fie corelată cu nevoile pieței muncii și ale economiei Bucureștiului;
- Vom crea un mecanism de cofinanțare a programelor de *after-school*, care îndeplinesc anumite criterii calitative și cantitative;

Eliminăm corupția și risipa

Grupurile de interese nelegitime au pus mâna pe Capitala României și o sufocă, secând bugetul cu proiecte inutile, cheltuieli disproporționate, absurde și “priorități” care nu au legătură cu cetățenii.

1. Transparența totală a deciziilor luate la nivelul primăriei

Vom explica mizele fiecărei decizii pentru ca cetățenii, societatea civilă și mass-media să se poată opune intereselor oculte și nelegitime, care deja au făcut din administrația locală a Bucureștiului o cutie neagră, opacă și depozitară a intereselor de clan.



Ce vom face:

- Aplicarea la literă a legii accesului la informațiile publice și legii transparenței;
- Publicarea tuturor contractelor primăriei pe site-ul primăriei. Companiile care vor livra bunuri și servicii își vor asuma, prin clauze contractuale, caracterul public al contractului. Această cerință va fi precizată încă din etapa de achiziții, prin documentația aferentă fiecărei achiziții;
- Publicarea din timp a planului anual de achiziții;
- Vom implementa principiul datelor deschise (*open data*);
- Publicarea listei tuturor proprietăților primăriei și a destinației acestora (comercială, închiriere etc.)

Eliminăm corupția și risipa

2. Bugetare participativă

Încurajarea participării cetățenilor la definirea priorităților de dezvoltare a orașului, până la nivel de cartier. Oamenii știu cel mai bine ce nevoi au, iar bugetarea proiectelor de dezvoltare va fi participativă. Procesul decizional poate fi îmbunătățit și corelat mult mai bine cu agenda cetățenilor, dacă aceștia pot decide pe ce anume să fie cheltuită o parte de buget, consultându-i cu privire la prioritățile lor de dezvoltare a Bucureștiului.

Metodologia procesului de vot va fi dezvoltată pe principiul alegerii multiple și care permite ierarhizarea opțiunilor (modelul Democracy 2.1), astfel încât rezultatul să fie cât mai exact, în raport cu mulțimea opțiunilor exprimate de totalitatea cetățenilor implicați în procesul de vot.

**Ce vom face:**

- Votul se va desfășura atât cu mijloace on-line, cât și off-line. Pagina web a primăriei va găzdui platforma de vot și va contoriza în timp real rezultatele.

Eliminăm corupția și risipa

3. Standarde de cost pentru achizițiile publice

Achizițiile din primăriile Bucureștiului au fost prea mult supra-dimensionate, cu scopul de a fi atribuite cu dedicație. Primăria Bucureștiului a fost prădată cu pixul și la limita prevederilor legale, iar de multe ori această limită a fost depășită. Pentru același tip de achiziție, costurile diferă de la o primărie de sector la alta, explicațiile neavând legătură cu prețurile pieței, ci cu corupția.

Putem limita corupția dacă vom limita interesul pentru contracte supradimensionate. Acest lucru se poate face prin stabilirea de standarde de cost și de calitate, pentru diferitele tipuri de achiziție de lucrări, prestări servicii și bunuri.

Ce vom face:

- Promovarea pe agenda consiliului local a unor hotărâri care să impună limitele maxime de costuri pentru achiziții, și standardele la care să fie executate lucrările și livrate bunurile și serviciile.

4. Cadastrul general, scoaterea la lumină a ilegalităților

Unul din motivele principale pentru care Bucureștiul nu are cadastrul general este acela că, dacă ar exista, toate ilegalitățile din ultimii 26 de ani ar fi scoase la suprafață. Ceea ce nimeni nu-și dorește, mai ales din cei care au ocupat diferite funcții în primărie.

Nivelul scăzut al înregistrărilor cadastrale din București afectează mediul economic și inhibă dezvoltarea orașului.

Eliminăm corupția și risipa

Ce vom face:

- Vom analiza situația înregistrărilor cadastrale și evaluarea costurilor reale pentru implementarea cadastrului general;
- Vom stimula prin mijloace fiscale (reduceri/scutiri aplicate impozitelor) proprietarii care își vor realiza singuri cadastrul;
- Vom etapiza realizarea cadastrului general, pas cu pas, pe sectoare.



Centru economic, motor de dezvoltare națională, reforma finanțării

Sursele de finanțare ale proiectelor sunt insuficiente și insuficient diversificate. Unul dintre cei doi factori cheie pentru succes ai programului nostru îl reprezintă capacitatea de a finanța proiectele asumate.

PNL dispune de capacitatea și cunoștințele necesare pentru a atrage finanțări în beneficiul cetățenilor. Principalele surse de finanțare identificate de noi sunt următoarele:

- Venituri proprii, nu prin mărirea taxelor, ci prin (1) eficienizare și optimizare operațională, (2) prin standarde de cost pentru achiziții publice și (3) atragerea de investiții directe.
- Fonduri Europene și de Investiții, pentru proiecte fezabile economic, care să aducă valoare economică adăugată. Avem un inventar al tuturor fondurilor europene structurale aplicabile (beneficiar eligibil, activități eligibile). Vom exploata la maxim această sursă de finanțare urmărind concomitent creșterea capacității administrative și pregătirea corespunzătoare a proiectelor, pentru a evita repetarea situațiilor din trecut (a se vedea ca exemplu pasajul de la Piața Sudului);
- Alte fonduri europene dedicate, accesibile la nivel european (Civitas 2020, Life, Jessica, Elena) – până acum neutilizate, ele sunt fonduri specializate pe anumite domenii și dedicate orașelor mari pe teme de infrastructură SMART, mediu etc.;
- Emisiune de obligațiuni – cu experiența deja dobândită în această privință și având un grad de îndatorare mic, PMB se va califica pentru acest gen de sursă de finanțare;
- Fonduri private – investitori . Una dintre sarcinile esențiale pe care ni le asumăm este atragerea de fonduri de investiții private, cu rol preponderent în dezvoltarea economică. Vom finaliza rapid "Strategia privind susținerea dezvoltării economice", în care vom stabili ținte clare și potențialii investitori.

Ne asumăm în fața dumneavoastră în integralitate măsurile și propunerile administrative prezentate în acest program, fiind conștienți de valoarea cuvântului dat.

Vă oferim soluții serioase și vă vom raporta periodic stadiul îndeplinirii acestora.

Vă invităm să construim împreună Bucureștiul pe care ni-l dorim cu toții!

