



Principalele intervenții ale invitaților la Panelul de discuții: Orașul care ne mișcă. Dialog despre mobilitatea urbană, Dâmbu pentru oameni, organizat de Asociația Ploiești pentru oameni

Strada Cornățel, pe malul Dâmbu

Sâmbătă, 13 septembrie | 11:00–12:30

Înregistrarea discuțiilor este disponibilă [aici](#)

Invitați:

Janette Verrijzer, Director Departamentul Economic, Ambasada Regatului Țărilor de Jos în România

Mihai Polițeanu, primar independent al Municipiului Ploiești

Mihai Tonsciuc, consilier local

Cătălin Constantin, fondator al platformei TransPloiești

Comisar de poliție Adrian Iosif, Serviciul Rutier Ploiești

Moderator: Ruxandra Aelenei, lector și consultant în mobilitate urbană, Regatul Țărilor de Jos

Extrase intervenții, în ordinea din cadrul discuției:

Mihai Polițeanu: Ploieștiul trebuie să devină un oraș mai prietenos cu oamenii. Acest lucru înseamnă, printre altele, transport public bine pus la punct și spații verzi, dezvoltarea depinzând de zone în care comunitatea se poate simți bine.

Adrian Iosif: este nevoie de crearea unor alternative care să stimuleze renunțarea la folosirea autovehiculelor personale. Educația rutieră contribuie la creșterea siguranței rutiere, alături de amenajarea și semnalizarea rutieră corespunzătoare.

Janette Verrijzer: un transport urban de calitate contribuie la creșterea calității vieții locuitorilor. O modalitate de îmbunătățire a transportului ar fi creșterea numărului de utilizatori de bicicletă, inclusiv în rândul copiilor.

Cătălin Constantin: Este nevoie inclusiv de o digitalizare completă a întregului sistem de transport public în Ploiești, inclusiv la nivel metropolitan. De asemenea, este nevoie de înnoirea mijloacelor de transport, mai ales cu mijloace de transport electrice.

Mihai Tonsciuc: În următorii zeci ani vrem să le redăm oamenilor libertatea de a putea alege să folosească orice mijloc de transport își doresc la un anumit moment. În acest moment, în Ploiești, infrastructura este construită pentru un singur mijloc de transport.

Adrian Iosif: Traficul rutier generat de transportul copiilor către școală este una dintre cele mai mari provocări pentru transportul în Ploiești. Colaborarea între Poliția Rutieră și Poliția Locală în zonele cu risc rutier și în principalele intersecții din ultimii doi ani ajută la îmbunătățirea situației.

Mihai Tonsciuc: Nu există un sistem de integrare a tuturor mijloacele de transport, fiind foarte dificil să faci trecerea de la un sistem de transport la altul. Anumite cartiere nu sunt conectate la transportul public.

Cătălin Constantin: Mașinile ocupă spații care ar fi trebuit să fie pietonale, fapt ce împiedică libertatea oamenilor. Sunt zone din Ploiești neacoperite de transportul public.

Mihai Polițeanu: Zona Dâmbu este o zonă de tranzit, nu o destinație, iar singurul mijloc de transport folosit este, practic, mașina personală. Zona este una mai degrabă în afara controlului comunității și al autorităților, lucru ce trebuie schimbat. În acest sens, există deja în lucru un proiect de modernizare al zonei, un proiect de regenerare a aproximativ 1,5 km de-a lungul albiei Dâmbu din zona Obor până la strada Mihai Bravu, plecând de la ideea de zonă verde-albastră. Problemele privind mobilitatea urbană țin de mijloacele de transport public foarte vechi, traseele care nu mai corespund configurației orașului și nevoilor locuitorilor, fiind aceleași care au fost gândite pentru a deservi zonele industriale în oraș. Nu există încă un master plan velo deoarece este nevoie întâi de realizarea unui studii de trafic. Ceea ce s-a realizat legat de infrastructura velo în trecut a fost haotic, doar pentru a îmbunătăți evaluarea proiectelor finanțate din fonduri europene.

Cătălin Constantin: De câteva luni am realizat un master plan de transport care beneficiază de suportul autorităților. În momentul de față analizăm cum poate fi implementat în mod practic. Vom expune 14 mijloace de transport, unele dintre ele istorice, în cadrul Zilelor Transportului Public. Transportul public este foarte important, de aceea susținem dezvoltarea sa. Trebuie făcuți pași spre electrificarea suplimentară a transportului public. Succesul implementării master planului depinde de bugetul alocat.

Adrian Iosif: Colaborăm cu celelalte autorități ori de câte ori este nevoie și ne este solicitat sprijinul. Independent, avem activități proprii de reducere a riscurilor rutiere și pentru educația rutieră. Infrastructura rutieră trebuie îmbunătățită pentru a crește siguranța rutieră.

Mihai Tonciuc: Am cumpărat 20 de autobuze electrice pentru a conecta Ploieștiul de una dintre cele mai dezvoltate comune din zona periurbană - Aricești Rahitivani. Nu va mai fi nevoie ca cei care se deplasează între cele două localități să schimbe mai multe mijloace de transport.

Janette Verrijzer: Oamenii trebuie să aibă posibilitatea de a alege. În același timp, educația este un factor important prin care oamenii pot fi determinați să folosească mijloace de transport alternativ, precum bicicleta. Dacă sunt mai mulți bicicliști, aceștia sunt mai vizibili, deci șoferii vor conștientiza prezența lor în trafic.

Cătălin Constantin: Totul pornește de la educație. Preluarea modelului olandez – copii care circulă cu bicicleta de mici – poate fi un alt mod de a schimba lucrurile.

Mihai Tonciuc: Este nevoie ca autoritățile să creeze o infrastructură suficient de sigură pentru a folosi transportul alternativ pentru ca oamenii să renunțe la utilizarea mașinii personale. Acest lucru se poate întâmpla în 5-10 ani. Trebuie oferită siguranța fizică față de accidente și siguranță utilizatorilor de mijloace de transport alternativ, în special pentru femei, ele confruntându-se cu cele mai mari probleme. Schimbăm acum una dintre componente, cea a stațiilor de transport public care vor avea inclusiv camere de luat vederi pentru a preveni accidentele.

Mihai Polițeanu: Aparatul birocratic al administrației publice chiar dacă se mișcă greu, se mișcă dacă există decizie politică pentru a-i cere să se miște. Este nevoie de viziune politică pentru modul în care trebuie să arate un oraș în care îți place să trăiești. Pentru asta ar trebui să se renunțe la ideea că singura nevoie este construirea de locuri de parcare. Pe de o parte nu avem bani pentru a construi locuri de parcare, pe de altă parte locurile de parcare ocupă locuri care ar fi spații verzi sau piste de biciclete. Proiectul referitor la zona Dâmbu tocmai asta prevede, desființarea unor locuri de parcare pentru spații verzi și piste de biciclete astfel încât spațiul să însemne ceva pentru comunitate.

Janette Verrijzer: Un exemplu de ce se poate face este legat de permiterea accesului bicicletelor și a mijloacelor de transport în comun în zonele pietonale. De asemenea, proiectele de informare și conștientizare sunt foarte importante, așa cum este și posibilitatea de a face tranziția ușoară de la un mijloc de transport la altul.

Mihai Tonsciuc: În Polonia există foarte multe exemple de bune practici care pot fi implementate și la Ploiești. Sofia oferă alte exemple de bune practici. Asta arată că aceste lucruri se pot face și în Europa de Est. Este vorba despre o tranziție ce se poate întâmpla într-o fereastră de timp relativ scurtă dacă avem curaj și colaborăm pentru că lucrul împreună aduce beneficii pentru toți actorii implicați.

Cătălin Constantin: Un exemplu de cum se poate face îl reprezintă oralele din Olanda, dar sunt exemple și în România, cum ar fi Cluj-Napoca unde s-a investit pentru schimbarea tuturor mijloacelor de transport în comun. Din păcate, Ploieștiul, care a fost un exemplu la începutul anilor 2000 din punct de vedere al informațiilor circulației mijloacelor de transport în comun în stații a rămas în urmă.

Adrian Iosif: un exemplu de nu foarte departe este Brașovul care a realizat într-un mod simplu decongestionarea terficului rutier prin realizarea de sensuri unice, fapt ce a dus și la creșterea siguranței în trafic.

Mihai Polițeanu: Un exemplu pozitiv îl reprezintă Sibiul, mai ales zona centrală pentru că îmi doresc ca și Ploieștiul să aibă o zonă centrală pietonală cât mai mare. Ploieștiul este acum rupt în două de un drum care obligă tot traficul auto să treacă prin centrul orașului. Astfel, centrul orașul este evitat.

Mihai Tonsciuc: Pentru a lega ieșirea dinspre est de Parcul Bucov printr-o infrastructură pentru biciclete este nevoie, pe de o parte, de colaborarea cu autoritățile din Bucov și, pe de altă parte, de a găsi soluții pentru ca oamenii din restul orașului să poată ajunge ușor la ieșirea din Ploiești spre Bucov.

Adrian Iosif: Ne-am dori o implicare mai mare din partea autorităților locale pentru a îmbunătăți semnalizările rutiere și pentru a monta camere de luat vederi pe care Poliția Locală să le poată accesa pentru a constata contravențiile și infracțiunile.

Mihai Polițeanu: nu avem bani pentru a monta camerele dorite de Poliția Rutieră. Ne dorim ca Poliția Rutieră să nu fie atât de preocupată de prioritizarea traficului cu mașina, ci să susțină măsurile care să descurajeze utilizarea mașinii în oraș.

Janette Verrijzer: Având în vedere faptul că legislația rutieră din România interzice circulația minorilor sub 14 ani cu bicicleta, poate că ar fi o idee bună dacă s-ar identifica posibilități pentru încurajarea utilizării bicicletelor de către copii de la vârste cât mai mici.

Sezonul comunitar, Dâmbu pentru oameni, își propune nu doar să anime zona, ci să construiască contexte în care locuitorii se cunosc, colaborează, pun întrebări și în care descoperă că pot contribui activ la transformarea zonei în care trăiesc.

Cele 3 weekenduri comunitare sunt organizate de Asociația Ploiești pentru oameni, cu sprijinul financiar al Ambasadei Regatului Țărilor de Jos, Dekonta și cu sprijinul: Institutul Francez din România, Goethe-Institut, Artown Now, AEDU, Outhentic Cycling Romania, Centrul Cultural și Comunitar Nucu și Escamonde Ploiești. Partener media: Observatorul Prahovean.