



Direcția Generală Programe de Dezvoltare Urbana și Fonduri Europene  
Serviciul Management Strategic

Nr. 26714/09.02.2023

327/10.02.2023

Către: Direcția Administrație Publică Locală

În atenția: Director Duinea Corina Iosefina

DA PL  
proceduri conform  
legii și a  
procedurilor  
cu la gestia  
10-02-2023

Prin prezenta vă înaintăm următoarele documente:

1. Minuta nr. 26340/09.02.3023 a **întâlnirii din 26.01.2023, ora 16:00** – Sedință publică pentru dezbaterile Strategiei de Dezvoltare Locală Integrată și Durabilă a Sectorului 2 actualizată pentru perioada 2021-2027 cu grupurile de lucru;
2. Minuta nr. 26347/09.02.2023 a **întâlnirii din 26.01.2023, ora 18:00** – Sedință publică pentru dezbaterile Strategiei de Dezvoltare Locală Integrată și Durabilă a Sectorului 2 actualizată pentru perioada 2021-2027 cu consilierii locali Sector 2.

Cu deosebită considerație,

**Serviciul Management Strategic**

**Șef Serviciu**

**Bianca NEDELCU**

Întocmit  
Consilier,  
Serviciul Management Strategic  
Cristina Preda



**Direcția Generală Programe de Dezvoltare Urbană și Fonduri Europene  
Serviciul Management Strategic**

Nr.: 26347, 09.02.2023

**MINUTA**

**Întâlnirii din 26.01.2023, ora 18:00 – Sedință publică pentru dezbateră Strategie de Dezvoltare Locală Integrată și Durabilă a Sectorului 2 actualizată pentru perioada 2021-2027 cu participare fizică și online**

**Scopul consultării cu Consilierii Locali:**

Dezbaterea draftului *Strategiei de Dezvoltare Locală Integrată și Durabilă a Sectorului 2 modificată și actualizată pentru perioada 2021-2027*, prezentarea documentului actualizat și completat în urma dezbaterii publice precum și aducerea de completări, modificări și ultime propuneri privind conținutul documentului în vederea elaborării variantei finale ce va fi înaintată spre aprobare Consiliului Local al Sectorului 2.

Dezbaterea a avut loc la sediul Primăriei Sectorului 2, Str. Chiristigiilor nr. 11-13, Sector 2, în sala Ion Luca Caragiale, etajul 3 cât și în mediul on-line, pe platforma de videoconferință – Webex în ziua de 26.01.2023, ora 18:00.

La dezbaterea publică au participat:

a). din partea aparatului de specialitate al Primarului Sectorului 2:

- Doamna Alina Alisa Bratu – Arhitect Șef al Sectorului 2;
- Doamna Elena Tudose – Administrator Public Sectorul 2;
- Doamna Alexandra Elena Chirilă – Viceprimar al Sectorului 2;
- Doamna Bianca Nedelcu – Șef Serviciu, Serviciul Management Strategic;
- Doamna Cristina Preda – Consilier, Serviciul Management Strategic;

b). reprezentanți ai S.C. CIVITTA Strategy & Consulting S.A. în calitate de consultant elaborator:

- Domnul Orlando Neagoe, Coordonator proiect;
- Doamna Ana Petrescu – Expert infrastructură, analiză teritorială/Urbanism
- Domnul Alexandru Damian – Expert administrație publică;

- Domnul Reinhold-Lehel Stadler – Expert mobilitate urbană.

c). Consilierii locali ai Sectorului 2:

- Doamna Anda Simona Badea,
- Doamna Isabela Iordache;
- Domnul Virgiliu Gabriel Waspusch;
- Domnul Silviu Matei;
- Doamna Magdalena Marta Catone;
- Domnul Florin Anghel;
- Domnul Tudor Andrei Panaitescu;
- Domnul Marius Ovidiu Pellegrini;
- Domnul Radu Nedelcuț;
- Domnul Matei Predescu;

***Domnul Orlando Neagoe, Coordonator proiect – S.C. CIVITTA STRATEGY & CONSULTING S.A.:***

Bine ați venit. Mulțumim pentru prezență. Numele meu este Orlando Neagoe. Sunt alături de colegii mei. Reprezentăm Compania Civitta Strategy and Consulting. Împreună cu Primăria Sectorului 2 suntem implicați în modificarea și actualizarea Strategiei de Dezvoltare a Sectorului 2 pentru perioada 2021-2027. În seara aceasta o să avem o dezbateră, îi zicem noi. Sperăm să fie o discuție pe ultimul draft al Strategiei de Dezvoltare a Sectorului. Suntem, practic în ultima ultima etapă a acestui proces de actualizare a strategiei. Am pornit anul trecut de la etapa de identificare a nevoilor. Mă rog, fac o paranteză. Motivele principale pentru care este nevoie de o astfel de actualizare sunt acelea că sectorul are nevoi noi față de ultima perioadă și de cele incluse în vechea strategie, pentru că acestea au evoluat și s-au schimbat, drept pentru care este nevoie de măsuri noi de dezvoltare. Avem perioada de programare 2021-2027 cu programele de finanțare aferente cu care trebuie sincronizate viitoarele proiecte de dezvoltare ale sectorului pentru a se putea obține finanțări. Drept pentru care această strategie vine cu un set nou de portofoliu de proiecte, cu o viziune de dezvoltare actualizată.

Am pornit de la vechea viziune, am păstrat ceea ce este în continuare relevant și am adăugat elemente noi și cu un scenariu de dezvoltare pentru sector, care, așa cum vă spuneam, pleacă de la nevoi, include măsuri de dezvoltare și în final, concret, avem un portofoliu generos de proiecte care vor putea fi aplicate și implementate în următoarea perioadă. Ne referim aici la, mă rog, ca termen de referință avem 2027-2030 strategia ar trebui aplicată până în 2027.



Noi am spus că viziunea de dezvoltare s-ar putea materializa până în 2030 în ideea în care proiectele, multe dintre ele își vor face simțite efectele și după încheierea acestei perioade. După acest scurt “intro”, o să vă prezentăm pe scurt viziunea de dezvoltare a sectorului așa cum este inclusă în strategie, obiectivele, și vom trece pe scurt, prin domeniile principale de dezvoltare incluse în strategie, așa cum sunt ele organizate pe obiective strategice.

Bun, viziunea - aceasta este împărțită pe 3 piloni principali. Viziunea, cumva a fost elaborată, v-am zis, plecând de la oportunitățile și nevoile sectorului, dar și de la ceea ce am păstrat, ceea ce este relevant pentru sector și merită dus mai departe. Cum ar fi, de exemplu, faptul că sectorul este un sector de agrement, pentru că beneficiază de anumite avantaje și oportunități, cum ar fi rețeaua de lacuri și, mă rog, celelalte facilități de petrecere a timpului liber.

Mă duc acum la început. Primul pilon este acela care se referă la cetățeni și la dezvoltarea serviciilor publice, care acestea trebuie și reprezintă oportunități de dezvoltare pentru cetățeni, pentru o viață mai bună. Vorbesc aici de educație, vorbesc de sănătate, de locuire, de servicii sociale, tot ceea ce înseamnă servicii publice și tot ceea ce poate să reprezinte un avantaj pentru cetățeanul Sectorului 2.

Pilonul 2 este cel care se referă la dezvoltarea economică a sectorului din mai multe perspective. Vorbim de dezvoltarea antreprenoriatului, dezvoltarea întreprinderilor, dezvoltarea forței de muncă, actualizarea cererii de pe piața muncii cu, mă rog, abilitățile persoanelor care își caută de muncă. Deci avem 3 piloni Sector atractiv pentru cetățeni, Centru Economic Performant și Sector de Agrement. Această viziune este mai departe împărțită pe 4 obiective mari. Sunt 4 obiective strategice. Primul dintre ele se referă din nou la servicii publice și la măsuri care pot genera avantaje pentru cetățenii și locuitorii sectorului. Al doilea obiectiv strategic vizează dezvoltarea economică a sectorului. Al treilea obiectiv strategic vizează partea de mediu, utilități și mobilitate și avem de asemenea un obiectiv strategic foarte important, cel care vizează dezvoltarea capacității administrative la nivelul Sectorului 2.

Bun. Așa cum vă spuneam, aceste obiective strategice sunt mai departe în strategie, împărțite în obiective specifice, direcții de acțiune și proiecte pe fiecare direcție de acțiune. În cele ce urmează o să trecem pe scurt prin domeniile relevante din strategie, pe fiecare obiectiv strategic, urmând ca după aceea să fim disponibili pentru a avea o discuție. Putem să răspundem la întrebări sau să discutăm subiecte de interes pentru dumneavoastră. Am să-i dau întâi cuvântul colegei mele Ana. Te rog!

***Doamna Ana Petrescu – Expert infrastructură, analiză teritorială/Urbanism – S.C. CIVITA STRATEGY & CONSULTING S.A. :***

Mulțumesc. Ana Petrescu, îmi pare bine de prezență. O să începem acum cu concluziile analizei și problemele identificate care au condus la conturarea obiectivului strategic numărul 1 și anume sector pentru cetățeni cu un cadru urban atractiv și servicii publice moderne și performante. Primul punct îl reprezintă dezvoltarea urbană și profilul spațial al Sectorului. Aici, ca probleme principale, ar fi 4 puncte de discuție interconectate între ele, deci interdependente, care conduc împreună la niște soluții viabile transversal. În primul rând, vorbim de un sector care încă mai are rezerve de teren în interiorul acestuia, fie că vorbim de foste platforme industriale, fie că vorbim de terenuri libere.

Deci atât “Green Fields”, cât și “Brown Fields”, spații care sunt oportune pentru dezvoltarea atât a zonelor de servicii, noi locuri de muncă, dar și dotări esențiale, dotări publice de bază care lipsesc în cartierele sau în zonele în care acestea sunt amplasate și care cumva ar putea să vină în completarea sau în remedierea acestor dezvoltări imobiliare realizate în ultimii, să zicem, 20 de ani care au un caracter predominant mono-funcțional. Deci vorbim de ansambluri de locuințe colective de mari dimensiuni sau zone de birouri. Piperă cred că este cel mai bun exemplu din acest punct de vedere, unde sau din care lipsesc anumite facilități care pot face spațiul să fie locuibil sau utilizabil pe tot parcursul zilei.

Deci nu mai vorbim de acest interval 09-06 cât este aferent locurilor de muncă sau după ora 06 în zonele de locuire, să încercăm să avem niște spații urbane care pot trăi pe întreg parcursul zilei și care pot trăi pe întreg parcursul săptămânii de 7 zile din 7. Aceste deziderate, combinate și cu principiul orașului de 15 minute despre care am tot discutat în cadrul acestei strategii, în care să aducem mai aproape locurile de muncă, de locuințe, ca să reducem din trafic, să reducem din perioada de tranzit și să reducem presiunea care se creează asupra infrastructurii de circulații.

Un alt punct care nouă ni se pare important în cadrul strategiei este continuare acestei proceduri de întărire a centralităților secundare, adică a cartierelor, a centrelor de cartier, astfel încât să reușim să disipăm din zona centrală către zonele de locuințe, fie că vorbim de ansamblurile de colectare.

Mă, scuzați. Mulțumesc. Ne scuzați. Deci să vorbim despre o extindere a infrastructurilor de dotări publice, fie că vorbim de sport, cultură, petrecerea timpului liber, din zona centrală către zonele de locuințe către cartiere, zonele periferice, ca să nu mai fie tot timpul necesar. Evident, zona centrală va rămâne cu un anumit monopol pentru un anumit tip de activități, dar să reușim anumite tipuri de activități de divertisment, de petrecere a timpului liber, de socializare pentru copiii, pentru persoane vârstnice, să reușim să le ducem în cartierele de locuit. Iar aceste deziderate se pot realiza inclusiv prin aceste demersuri de reglementare urbanistică a teritoriului, dar și prin proiectele de regenerare urbană, proiecte care deja au fost începute o parte din ele. La nivelul Sectorului sunt proiecte pilot pentru 4-6 zone prioritare,



plus intervențiile care se doresc în ansamblurile de locuințe colective, unde în continuare este necesară continuarea unor măsuri integrate pentru regenerarea urbană coordonată, atât a amenajărilor de spații publice și spații verzi, cât și a intervențiilor de eficiență energetică care vin asupra fondului construit.

Aceste dorințe de dezvoltare și obiective ale viziunii noi le-am grupat în 2 obiective specifice. Vorbim, în primul rând, de un cadru urban revitalizat, cu o imagine urbană reprezentativă, care se realizează, printre altele, prin intermediul unui cadru strategic și operațional, a unor documentații de urbanism, a unor reglementări de intervenții în zonele urbane bine conturate la nivelul întregului Sector. Și, în al doilea rând, vorbim de cartiere de locuințe colective regenerate, cu o calitate ridicată a spațiului public și a fondului locativ, adaptate cerințelor comunităților locale.

În prezentare am ales să afișăm 4 dintre țintele sau dintre indicatorii la care noi ne gândim pentru acest obiectiv, 4 dintre cele mai importante. Vorbim, în primul rând, de un nivel ridicat de dotare a spațiilor publice de suprafață, nivel de dotare la care noi ne dorim să ajungă toate spațiile publice din sector, 50 de spații urbane regenerate în cadrul ansamblurilor de locuințe colective, 10 proiecte de extindere a spațiilor publice și 6 proiecte complexe integrate de regenerare urbană, care deja au fost începute și pe care le-am sau le previzionăm ca fiind finalizate până la finalul implementării strategiei. În ceea ce privește infrastructura culturală, sportivă și de petrecere a timpului liber, concluziile cred că sunt povestite și în cadrul altor întâlniri. Vorbim în primul rând de provocări în ceea ce privește gradul de dotare a echipamentelor culturale.

După cum spuneam, deconcentrarea acestora în zona istorică centrală a sectorului și o prezență mai scăzută în zonele periferice și în cartierele de locuințe. Vorbim de existența unor spații publice abandonate, neutilizate însă care pot fi într-un mod interesant valorificate pentru desfășurarea unor activități out-doors, de necesitatea dezvoltării infrastructurii și serviciilor sportive și de promovare a unor activități sportive diversificate. Și aici nu ne referim doar la ramuri sportive, dar și la evenimente, la competiții care se pot organiza pentru locuitorii de toate vârstele din sector și necesitatea de diversificare a activităților de petrecere a timpului liber, de dezvoltare a spațiilor de agrement și a spațiilor sportive. Iar aici mi se pare importantă conectarea acestor "all" centralități care sunt date de infrastructura culturală și de infrastructura sportivă, conectarea acestora cu niște axe verzi, niște axe culturale, deci integrarea într-o rețea coerentă la nivelul Sectorului și ulterior conectată și cu sectoarele învecinate, și cu localitățile, pentru că până la urmă infrastructura aceasta de petrecere a timpului liber care există în sectorul 2 deservește o populație mult mai extinsă decât persoanele care-și au reședința în limitele Sectorului. Pentru acest, ca să-i zic domeniu țintă, sunt 2 obiective strategice identificate: infrastructură culturală modernă și diversificată ce susține și promovează identitatea

comunitară și folosește cultura ca sprijin pentru dezvoltarea socială și urbană și cel de-al doilea obiectiv vizează dezvoltarea infrastructurii sportive și de petrecere a timpului liber, din nou cu accent pe dezvoltarea unor activități care să deservească comunitatea locală.

Ca și ținte, 4 dintre ele vizează dezvoltarea a 5 centre culturale comunitare sau spații reconvertite revitalizate în centre culturale. Modernizarea, de fapt, aici este un proiect început sau aflat în stadii incipiente, proiectul de amenajare a 6 piețe urbane în zona centrală, printre care Piața Spaniei și Piața Cantacuzino și 50 de evenimente culturale organizate ca număr mediu la nivelul Sectorului 2 în fiecare an și nu în ultimul rând, cel puțin 3 baze sportive cu acces public modernizate. Acestea ar fi pentru ceea ce înseamnă dezvoltare urbană și activitățile culturale și de petrecere a timpului liber. Orlando, mulțumesc!

***Domnul Orlando Neagoe, Coordonator proiect – S.C. CIVITTA STRATEGY & CONSULTING S.A.:***

Rămânem cumva tot în zona de servicii publice, sub același obiectiv strategic, care vizează dezvoltarea facilităților pentru cetățeni și pentru locuitorii Sectorului 1. Vorbim în continuare despre serviciile publice care vizează partea de educație, partea de sănătate și servicii sociale. Acum, când vorbim de aceste servicii publice și ne gândim la nevoi și oportunități sau, mă rog, nevoi de dezvoltare și măsuri de intervenție, în principal, avem cam aceeași tipologie. Este nevoie de dezvoltarea infrastructurii în primul rând, cu mențiunea că pe partea de sănătate, Sectorul 2 nu deține o infrastructură de sănătate. Este nevoie de creșterea calității serviciilor și creșterea accesului la aceste servicii. Deci vorbim de educație, sănătate, servicii sociale și de creșterea calității resurse umane.

Toate acestea au rolul de a, din nou, de a crește calitatea serviciilor, de a crește accesul la aceste servicii. Așa cum vă spuneam, dacă vorbim de infrastructură în ceea ce privește educația, aici este nevoie de modernizarea și reabilitarea unor sedii de unități de învățământ și de dotarea acestora. De asemenea, pe partea de creșe este nevoie de creșterea numărului de creșe pentru că cererea în sector este foarte mare. Pe partea de sănătate sunt propuse proiecte în parteneriat pentru dezvoltarea de unități medicale în sector, iar pe partea de servicii sociale, așa cum vă spuneam, este identificată nevoia de creșterea calității acestor servicii.

Sunt propuse parteneriate cu sectorul ONG pentru extinderea accesului la aceste servicii, la serviciile sociale și de programe de formare pentru personalul DGASPC, care este principalul furnizor de servicii sociale la nivelul Sectorului. Sunt 3 obiective specifice pentru fiecare dintre aceste domenii, iar ca și ținte pentru anul 2027-2030 câteva exemple dintre cei mai importanți indicatori, putem să menționăm numărul de unități de învățământ consolidate și reabilite, numărul de noi creșe construite sau numărul de noi locuri în creșe create, numărul de noi centre medicale. Pe partea de servicii sociale, extindere a centrelor existente,



modernizarea și reabilitare a acestora sau numărul de intervenții integrate în zonele urbane marginalizate.

Trecem la dezvoltarea economică a sectorului. Aceasta intră sub al doilea obiectiv strategic. Am să-l și citesc Sector competitiv și inovator, atractiv pentru forța de muncă, antreprenoriat, și investiții în domenii cu valoare adăugată mare. Pe scurt, ce propune acest obiectiv. Așa cum o arată și cele 3 obiective specifice propune în primul rând dezvoltarea infrastructurii de afaceri pentru investitori, dezvoltarea și valorificarea resursei umane și de asemenea dezvoltarea și creșterea economică bazată pe cercetare, inovare și parteneriate. Deci sunt practic 3 obiective specifice cu proiecte pe cele 3 direcții. O să mai citesc dintre măsurile propuse susținerea de parteneriate între mediul privat și Primăria Sectorului 2 în vederea realizării unor dotări de interes local în zona Malurilor de larg, Dezvoltarea infrastructurii de afaceri și înființarea unui cartier de business. Trebuie spus aici că una dintre nevoile identificate este aceea a microintreprinderilor care nu au acces sau au acces foarte mic la structuri specializate de sprijin pentru afaceri. Mă reîntorc la propuneri: facilitarea parteneriatelor între unitățile de învățământ tehnic și angajatori în vederea încadrării absolvenților pe piața muncii, susținerea programelor de formare continuă a angajaților. Măsura aceasta are rolul de a rezolva această nevoie de formare și de corelare a abilităților și calificărilor persoanelor care își caută de muncă cu nevoile existente pe piața muncii. Un centru de excelență în domeniul roboticii sau o altă măsură: dezvoltarea unor ecosisteme antreprenoriale specifice conceptului de specializare inteligentă. Am să menționez și câteva dintre cele mai importante ținte propuse în strategie. Avem, de exemplu, numărul de zone, foste zone industriale care beneficiază de reconversie, numărul de programe de adaptare a resurselor umane la piața muncii, numărul de noi dotări înființate pentru sprijinirea dezvoltării sectorului economic și de asemenea, creșterea cifrei de afaceri și creșterea numărului de salariați în întreprinderile active.

Trecem la următorul domeniu și obiectiv strategic, cel care este obiectivul strategic numărul 3 care include Mediu, utilități și mobilitate. Pe acest slide avem partea de utilități publice și mediu. Aici putem spune că sunt incluse 3 obiective specifice sub acest obiectiv general, care se cheamă sector neutru din punct de vedere climatic, o infrastructură eficientă și modernă. Obiectivele vizează dezvoltarea unui sector sigur, cu emisii scăzute de gaze cu efect de seră în următoarea perioadă, consolidarea, extinderea și valorificarea rețelei albastră verde de care beneficiază sectorul și modernizarea infrastructurii de mediu.

De asemenea, printre cele mai importante propuneri de intervenții în următoarea perioadă putem enumera modernizarea rețelelor de transport și distribuție a energiei electrice din sector, înlocuirea rețelelor principale și secundare de apă, în special cele din fontă și fontăductilă, eficientizarea energetică a fondului construit din sector - aici ne putem gândi la blocuri de locuințe și clădiri publice, consolidarea clădirilor cu risc seismic și crearea



infrastructurii verde-albastre de-a lungul salbei de lacuri. Câteva dintre cele mai importante ținte: procentul de locuințe colective reabilite termic în următoarea perioadă, numărul de kilometri de mal de lac amenajat, numărul de kilometri de axe verzi la nivelul sectorului și gradul de reciclare pentru deșeurile menajere. Mai departe, colegul meu Reinhold va povesti puțin despre partea de mobilitate.

***Domnul Reinhold-Lehel Stadler, Expert mobilitate urbană – S.C. CIVITTA STRATEGY & CONSULTING S.A.:***

Mulțumesc. Da, mobilitatea de transport e acel segment pe care sectorul are atribuții restrânse, ele fiind în mare măsură controlate de PMP, Metrorex și așa mai departe. Dar sunt 2 lucruri importante. Odată, sectorul își poate spune cuvântul și poate trage și promova acele proiecte importante pentru el, care chiar dacă sunt făcute de PMB poate desigur colabora în dezvoltarea proiectelor respective. Și mai sunt o serie de proiecte locale care rămân totuși foarte importante. Bun, pornind de la probleme, desigur, discutăm de un indice de motorizare foarte mare 713 autoturisme înregistrat la 1000 de locuitori, mai mare decât are Bucureștiul per ansamblu. Deci e o valoare foarte problematică, pentru că evident trebuie să acomodăm. Trebuie să parcăm undeva acele autoturisme, ceea ce desigur înseamnă că spațiul public e pierdut, pentru că facem loc, ca de obicei, știm bine în zona de blocuri pentru parcuri și se pierde spațiu pentru activitățile cotidiene. Asta este rezultatul într-o oarecare măsură, a politicilor de mobilitate și de transport din ultimii ani. Oameni neavând alte alternative și-au cumpărat autoturism personal și acum trebuie să găsim un mecanism prin care în primul rând să stopăm această creștere sau măcar să o înlesnim. Deja ai o valoare problematică.

Mergem mai departe, avem probleme destul de mari pe tema stradală secundară. Încă există zone în care sunt străzi nemodernizate sau neimpracticabile sau dificil de utilizat. Vorbim de zona Creangă, Andronache, dar și multe alte străzi secundare. Treaba stradală în general, știți bine, este sufocată în mare măsură din traficul care vine din zonele periurbane sau din zona metropolitană, mai ales arterele care fac legătura cu Centrul. Da, Colentina, mai nou Fabrica de Glucoză. Toată zona respectivă e blocată în mare măsură și bazată pe creșterea foarte rapidă a zonelor de locuit în periurban. Da. Tot ce este Dobroești, Voluntari și așa mai departe crește foarte rapid și nu mai poți să faci față apoi cu infrastructura de transport. Rămân problemele cu sistemul de transport public, cu tramvaiul, care, Sectorul 2 și 3 sunt sectoarele care au cele mai multe linii de tramvai total degradate. Știți foarte bine, Maica Domnului, Lizeanu, tot ce pe acolo este o problemă foarte, foarte mare, mai ales că leagă și zone deosebit de importante în București. Da alegeți zona de studențime, zona Universității și căminele de centru istoric. Bun. Pe partea de transport public însă există un progres vizibil, da, s-au realizat benzile ridicate, transportul public funcționează mai bine, sunt în achiziție tramvaie, sunt

proiecte la nivel de Capitală în curs de implementare și pentru modernizarea liniilor de tramvai, deci totul merge pe un curs, să zicem destul de bun, dar ce poate face sectoru aici și important încetul cu încetul să intervină pe partea de parcări de transfer. Da, pentru că avem tot fluxul care vine din suburban. Trebuie să lucrăm să putem prelua acel flux, să parcheze undeva la marginea orașului. Sunt și câteva locații posibile în acest sens astfel încât să se poată conecta la sistemul de transport public existent. Avem tramvaiul care merge destul de bine pe Colentina, trebuie să găsim o modalitate ca cei care vin din Voluntari să poată să facă transferul către tramvaiul respectiv. Linia 5 care este acum redată în funcțiune iarăși trebuie să intre la modernizare și ea poate prelua o parte din flux. Deci important e să existe aceste puncte de transfer. Apoi din partea de propuneri, partea de velop este oarecum asigurată prin PNRR, acolo există proiectele care creează măcar o rețea preliminară. Trebuie lucrat în continuare, desigur, de a completa rețeaua și de a veni cu dotări suplimentare: rastele, parcări pentru biciclete, care sunt elementele de bază pentru orice sistem funcțional care să fac un oraș atractiv pentru orice biciclist. Apoi lucrăm mai departe pe componenta de pe partea de parcare și aici sectorul are atribuții limitate, însă ce poate face în primă fază este măcar de a ține sub control parcare rezidențială, ceea ce e vorba atât de reforma modului în care se administrează parcare rezidențială. Apoi discutăm, desigur, despre intabularea sau măcar marcarea foarte clară a întregului stoc de parcări. Știu că e un lucru, un proces în lucru în acest sens și ce am discutat și în ultima întâlnire și un lucru foarte binevenit și sectorul doi poate fi chiar un sector pilot în acest sens, în a extinde și a crea o bază de date și cu parcările private, nu doar publice. Avem foarte multe parcări private care ar putea fi accesate de către cetățeni.

Desigur, contra unui cost, la fel cum sunt și parcările publice și care atunci ar putea echilibra, măcar o cerere foarte mare de parcare. Mă gândesc la zona de birouri din nord, unde se parchează oricum pe stradă și peste tot, deși există parcări subterane în toată zona respectivă și se pot face accesibile chiar cu printr-un cost mic, minim. Dar trebuie să existe, cum am zis, un minim dialog și o minimă cartare a lor și înțelegerea din partea cetățenilor cum se pot accesa aceste parcări. Și desigur rămân proiectele foarte mari, cel cu metrou, care na, e destul de avansat, care însă a prins doar prima fază până la Iancului. Iar la nivel local un ultim lucru important de luat în considerare sunt proiectele de optimizare a tramei stradale. Străzile secundare.

A început deja cu proiecte pilot care pot da rezultate și trebuie continuate, mai ales în Creangă-Andronache, unde se poate lucra foarte bine cu niște sensuri unice. Străzile alea se pot reda pentru că în momentul de față am 1 stradă, 2, bandă pe sens și mașinile parcate undeva fie pe banda unu, jumate, jumate pe trotuar. Nu pot să folosești nimic, nici nu pot să circul ca pieton, nici ca autoturism, nici nu funcționează pentru nimeni. Atunci aceste spații se pot reconfigura foarte ușor, se pot face (există indicatori de zonă rezidențială) se poate face zonă



rezidențială 20 de kilometri pe oră, pietonul îmi poate circula oriunde și se lucrează cu măsuri de calmare a traficului și se creează un spațiu public, nu o stradă.

În zonele rezidențiale asta e un punct esențial de luat în calcul și un lucru pe care Sectorul îl poate face, că e din acele puține atribuții pe care le are pe parcare. Deci cam asta ar fi începutul. Mi s-a tăiat și microfonul, deci..

***Domnul Alexandru Damian, Expert administrație publică– S.C. CIVITTA STRATEGY & CONSULTING S.A.:***

Ne auzim? Perfect. Suntem la ultimul slide. Deci o să vă mai rog 2 minute știu că este capitolul de capacitate administrativă, care probabil nu este cel mai sexy, dar o să trec 2 minutele prin el. Ce am făcut noi? Ne-am uitat la ecosistemul intern, adică la procese interne de lucru, la nevoi de formare, la interacțiuni cu întreg personal, simplificare administrativă, analiză financiară și în special la mediu extern asta însemnând zona de transparență, consultare și relația dintre primărie și alți actori, în special cetățeni, grupuri civice, ONG-uri.

Probabil pentru capitolul de capacitate administrativă a fost și o aliniere de planetă, că a fost o reorganizare administrativă, așa că am avut foarte multe lucruri la care să ne uităm. Încep cu partea bună sunt destul de multe evoluții favorabile comparativ cu problemele semnalate de vechea strategie, însă unele persistă, trec rapid prin ele și m-aș bucura să discutăm pe oricare dintre acestea. Marile teme de dezbateră, birocrăția accentuată a procesului intern și relația cu cetățenii, de la accesarea informației la programele de consultare, informatizare redusă a proceselor de lucru, politica de formare ce răspunde numai parțial la nevoile de formare. De exemplu, pe zona IT&C, singurele programe de formare se refereau la niște cursuri ECDL, ceea ce este foarte puțin evident. Interacțiune limitată cu cetățenii și lipsă de instrumente și mecanisme care să genereze o implicare extinsă a acestora și limitări pe zona de transparență și deschidere.

Am fost luna trecută cred că și o parte dintre dumneavoastră ați fost la un raport de evaluare făcut de un grup civic din sector, erau foarte multe lucruri bune pe care aceștia le spuneau despre ce s-a schimbat în Primăria Sectorului 2, marile probleme semnalate erau într-adevăr pe zone de transparență și consultare publică, de la banalul site care nu este foarte prietenos sau primitiv, modul în care este publicat bugetul și limbajul bugetului care trebuie, o simplificare pe limbajul acela foarte specific și simplificat la nivel de o mai ușoară înțelegere, program blocat de bugetare participativă. Mai era birocratizarea programului pe legea 350, raportările publice etc.

Și așa am gândit de fapt și adresarea acestor probleme și în strategie, pe direcții de acțiune și lista de proiecte. Sunt multe proiecte ambițioase pe care noi le-am pus în strategie. Ne-am bucura ca o bună parte dintre acestea să fie asumate de către Primăria Sectorului 2

pentru că au nevoie de o asumare pentru a fi implementate. Sunt proiecte pe fix cele 2 zone de care povesteam, unul de ecosistem intern și 1 pe ecosistem extern sau relația cu cetățenii, o strategie de simplificare administrativă, dar sunt foarte multe acolo pe ce înseamnă procese de lucru, pe nevoi de formare, puse ca proiecte, strategie de resurse umane, de exemplu. Ne-am uitat pe planul anual de formare și era o diferență destul de mare între ce se propunea, ce se executa, dar și zonele care erau un pic deficitare față de viziunea administrației și am pus noi un grad de execuție îmbunătățit, însă este nevoie de o ajustare și pe programele de formare de fapt.

La programe de bugetare participativă am pus 2 programe, a fost o cerință foarte mare dinspre comunitate, dar nu sunt doar programe de bugetare participativă, sunt foarte multe mecanisme de consultare publică care se întâmplă numai parțial și 3, mă repet, mecanisme de evaluare a activității administrației, asta însemnând mecanisme intern de valoare, dar și mecanisme externe în relația cu cetățenii. 4 minute, îmi cer scuze.

***Domnul Orlando Neagoe, Coordonator proiect – S.C. CIVITTA STRATEGY & CONSULTING S.A.:***

Aceasta a fost prezentarea noastră din seara aceasta. Vă mulțumim pentru atenție și vă invităm să ne adresați întrebări sau să discutăm pe nu știu, subiecte de interes pentru dumneavoastră. Suntem deschiși să. nu știu, ascultăm propuneri sau alte intervenții.

***Doamna Anda Simona Badea, Consilier Local Sector 2:***

În primul rând mulțumesc frumos pentru prezentare. Am trecut așa prin slide-urile pe care le-ați trimis, dar recunosc că aici am înțeles mai multe. Am aprofundat, să zicem. Mi-am notat câteva lucruri și așa avea câteva întrebări, 2 sau 3. Era aici o idee pe care ați avansat-o referitoare la crearea unui cartier nou de business și întrebarea este în contextul în care noi avem Pipera, unde ar avea sens crearea acestui cartier nou de business și de ce?

***Domnul Orlando Neagoe, Coordonator proiect – S.C. CIVITTA STRATEGY & CONSULTING S.A.:***

Mai degrabă dezvoltarea unei zone cu specific de cartier de business, nu neapărat fizic, undeva un astfel de cartier. Dar nevoie există pentru a acoperi acel sprijin pentru, nu știu, de tipu incubatoare de afaceri sau alte nevoi pe care le au mediul de afaceri.

***Doamna Anda Simona Badea, Consilier Local Sector 2:***

Păi și atunci, dacă nu este o zonă fizică, cum concret mai înspre centru? A, ok. Mai înspre centrul sectorului. Am înțeles, mulțumesc.



Ok. Am văzut aici, la obiectivul 3 cel referitor la sau direcția strategică numărul 3 cea referitoare la mediu, utilități și mobilitate, era pus accentul în special pe reabilitări termice ale locuințelor multifamiliale și revin cu întrebarea pe care am mai adresat-o și în trecut de ce nu avem nimic în strategie legat de eficiența energetică a caselor? Nu neapărat să sprijinim direct proprietarii, ci poate indirect, dar de ce nu avem ceva în direcția asta, pentru că sunt multe case, sunt mii de case în sector care se încălzesc cu sobe și ar putea beneficia de măcar sfaturi.

***Doamna Ana Petrescu, Expert infrastructură, analiză teritorială/Urbanism – S.C. CIVITTA STRATEGY & CONSULTING S.A.:***

Mulțumesc. Avem prioritară axa aceasta de eficientizare energetică a ansamblurilor, a blocurilor, pentru că în momentul acesta axele de finanțare, că vorbim de PNRR de POR, către acestea se direcționează și către punctual clădiri care sunt destinate instituțiilor publice. Aici, pentru locuințe nu știu dacă există, la nivel de Sector sau la nivel de Primărie o dorință.

***Doamna Alina Alisa Bratu – Arhitect Șef al Sectorului 2:***

Merge? Da, cred că se poate adăuga într-adevăr, poate nu, sincer, nici eu nu știu, dacă a fost introdus sau nu, dar, putem adăuga la partea de locuințe colective în subsidiar, ca să zic așa, deci ca un obiectiv secundar și partea de locuințe individuale, mai ales partea care acum încă are încălzire cu sobă. Bine, ne referim și la termoizolare și la potențialul de a pune panouri solare. Deci ca un obiectiv secundar putem să-l punem și ar și trebui. Poate la un moment dat o să fie scoasă, de exemplu o axă care se va referi și la locuințele sau alte facilități, cum este asta cu panouri care se poate implementa și la nivelul locuințelor individuale unifamiliale, să le zic așa, sau colective.

***Doamna Anda Simona Badea, Consilier Local Sector 2:***

Da, mulțumesc. Exact, mi-am dat seama că din cauza existenței finanțării pentru clădiri publice și pentru clădiri multifamiliale, doar că strategia nu trebuie să prevadă doar lucruri pentru care există disponibilitatea unei finanțări nerambursabile din partea Primăriei. Da, mulțumesc. Și mai avem o pură curiozitate. Am văzut că, spuneți despre parcări, existența unui număr foarte mare de locuri de parcare în parcări private. Și eu n-am datele acestea. Dacă aveți cumva sursa de date, puteți să ne spuneți la nu știu, raportat la locurile de parcare publice și rezidențiale și sau rezidențiale, câte sunt parcări private de care ar putea beneficia cetățenii.

***Domnul Reinhold-Lehel Stadler – Expert mobilitate urbană – S.C. CIVITTA STRATEGY & CONSULTING S.A.:***

Nici noi nu știm asta, pentru că evident, ne confruntăm cu aceeași problemă. Ce știm este evident, știm zonele de birouri, am fost acolo, le-am văzut, nu le-am putut număra. Mai mult de atât, nu neapărat, ok, suma se poate calcula destul de greu, dar cumva o scoatem, o obținem din autorizații, din ceva o scoatem, dar problema de fapt acolo este în a avea discuții cu cei care le dețin. Noi am avut în ultima dezbatere chiar mare parte din proprietari. A fost ceva de la Parc Lake, nu de la Parck Lake, scuze-mă, cum era mall-ul de la Pantelimon? De la Mega Mall. Bine, ei voiau să le, deja le vând, dar le vând prea scump și e un conflict acolo că cetățenii ar da mai puțin și atunci, evident, soluția a fost să le dea și ei mai ieftin. Cumva n-a fost o înțelegere acolo, dar și ceilalți, și cei de la OAN și așa mai departe sunt foarte multe. Acele zone de birouri sunt obligați oricum prin HC 66/2006 să facă acele parcări. Nu prea au. Hai zicem că n-ar avea cum să le ocolească. Ele există și atunci, sunt nefolosite. Știu foarte bine zona de birouri de la colț Fabrica de Glucoză cu Barbu Văcărescu acolo, dacă vă uitați pe bretea care este paralelă cu Barbu Văcărescu e plină, parcată cap-coadă. Mai ales când sunt evenimente la zona de birouri iau parcare subterană, parcare momentan ținută pentru angajați. Tu dacă vii la un eveniment, n-ai unde și atunci, desigur, când este eveniment, angajații ăia nu sunt acolo, că se folosesc spațiile intermediar, atunci chiar poți să folosești spațiul ăla. Noi la asta ne gândim, e greu de cuantificat. Dar fiind zonă de presiune, în o mare parte din ele se pot ameliora în acest fel doar prin acea o dată mini bază de date, până la urmă fiecare își poate pune că le vinde, exploatează acele locuri de parcare. Ne punem baza de date, se înregistrează acolo și poate folosi. Astfel de bază, există aplicații deja, o grămadă de furnizori care fac asta, din start dau platforma. Ele se lucrează și pe rezidențial și pe privat.

Rezidențial avem veșnică problemă cu parcările închiriate 24 din 24 ceea ce oricum n-ar trebui să existe, dar chiar există. Hai să găsim încar un mecanism prin care cei care ar permite utilizarea lor să le dea drumul. Chiar ok, pot să plătească 1 leu sau 2 lei și atunci ele și echilibrează cumva costurile. Dar cam asta e ideea. Adică trebuie pornit demersul. Este o negociere poate nu știu, mai dificilă, pentru că n-a făcut-o neapărat nimeni în România. Sau cel puțin nu știm pe cineva să fi avut curajul să se adreseze în mediul privat cu un rezultat concret pe această speță dar potențialul este foarte mare. Adică știți, na, cei în zona aia de birouri, știți câte sute de locuri de parcări au.

***Domnul Radu Nedelcuț, Consilier Local Sector 2:***

Dacă pot să intervin. Dacă nu mă înșel, în strategie, capitolul respectiv legat de parcările private, începea chiar cu necesitatea. Adică introducea cartarea acestor locuri ca parte a strategiei. Adică strategia începe cu cartografierea lor. Apare necesitatea acestui răspuns e o parte din strategie în sine.



***Doamna Alina Alisa Bratu – Arhitect Șef al Sectorului 2:***

Mai merge? Bun. Ideea de fapt, strategică este să începem să facem o aplicație în care să fie atât parcurile publice, regimul lor și parcurile private. Sunt foarte mulți privați care au posibilitatea să pună la dispoziție, sub regim de închiriere pentru public sau sub un anumit program, aceste parcări, însă cetățeanul nu are cum să știe, pentru că nu le vede. Nici în Pipera nu știe dacă în clădirea respectivă sunt și parcări care sunt destinate și omului care vine în vizită sau doar celor care sunt acolo și lucrează. Deci, o aplicație care ar unifica toate aceste tipuri de parcări și care ar descrie regimul lor și cui se adresează, numărul lor exact, ar fi extrem de utilă. Cam asta este propunerea noastră, pe lângă modul în care se gestionează și așa mai departe, se integrează. Ideea este de a exista o transparență atât a celor care sunt privați și vor să ofere acest serviciu. Și sunt pentru că s-au anunțat exact cum a zis și Reinhold la ultima dezbatere publică la care au participat o serie de dezvoltatori din zona de nord în special, dar sunt convinsă că o să fie și în zonele care sunt adiacente zonei centrale. Astfel, cam asta e propunerea. Cred că este o idee foarte bună. Cu cât avem mai multă transparență inclusiv la acest subiect, cu atât lucrurile vor merge mult mai bine, iar oamenii vor avea unde să parcheze. Sigur contează și prețul și asta iarăși aplicația poate să ofere. Acolo găsești mai ieftin, acolo găsești mai scump. Domeniul public e domeniul public pe care îl știți și este reglementat și costă cât costă. Într-adevăr tot domeniul public, ocuparea lui ar trebui să coste. Deci, indiferent dacă se parchează pe un loc, nu știu, hai să nu zic unde se parchează, unde se parchează, ar trebui ca în zona respectivă faptul că ocupi domeniul public ar trebui să îl plătești. Părerea mea. Cam atât.

***Domnul Tudor Andrei Panaitescu, Consilier Local Sector 2:***

Bună seara! Simpatică prezentare. Am o întrebare apropo de strategie și fix de mobilitate. Având în vedere că totuși este o strategie care se întinde pe probabil încă un deceniu, e un pic cam aiurea să încurajăm rezolvarea parcării. Parcarea în sine generează trafic. Dacă ai unde să parchezi, ai de ce să vii cu mașina. Adică eu nu sunt foarte convins că a rezolva locurile de parcare neapărat e direcția bună pentru a rezolva mobilitatea pentru că tot timpul când vei ști că ai unde să parchezi vei avea un motiv în plus te urci în mașină. Mulțumesc.

***Domnul Reinhold-Lehel Stadler, Expert mobilitate urbană – S.C. CIVITTA STRATEGY & CONSULTING S.A.:***

Ce ne dorim este să gestionăm ceea ce există eficient. Nu vrem, adică și ce? Pe ce am pus accent? Ca parcări? Sunt acele parcări de care e nevoie, parcurile de transfer ca să pot să las din Ilfov. Adică sunt probleme pe care încercăm să le rezolvăm noi aici cât timp Ilfov-ul nu și le rezolvă, pentru că altfel da, dacă ar avea un sistem de transport public, frecvență de 5 minute din Voluntari să ajungă, nu știu, până în centru? Da, evident că poate că ar veni, dar cât

timp are o frecvență de un voluntar de frecvență de juma de oră 45 de minute și stă blocat pe stradă ca să ajungă până în București? Evident că n-ai cum Deci nu, nu, încurajăm sub nicio formă construirea de o grămadă de parcări peste tot. Ce încercăm este să recuperăm spațiul urban, asta e prioritatea. Și spațiul urban este cel ocupat astăzi fie de parcări ilegale, fie de parcări la stradă sau utilizate ineficient.

***Domnul Tudor Andrei Panaitescu, Consilier Local Sector 2:***

Păi mai fac o completare apropo de mobilitate, că menționați mobilitatea Ilfov-București. Asta în principiu e generată de faptul că densitatea în București este mică. Și atunci presiunea pe rezidențial și pe birouri s-a mutat în Ilfov. Probabil că o strategie de dezvoltare durabilă ar fi să densificăm orașul astfel încât să nu există necesitatea de a face naveta 20 de km.

***Domnul Reinhold-Lehel Stadler, Expert mobilitate urbană – S.C. CIVITTA STRATEGY & CONSULTING S.A.:***

Nu poți să-l densifici, pentru că ei caută un confort de al locuirii pe care Bucureștiul îl oferă foarte greu. Adică casă.

***Domnul Tudor Andrei Panaitescu, Consilier Local Sector 2:***

Aici, vă contrazic. Dacă mergem în Chiajna, Popești-Leordeni și chiar și în Voluntari și Pipera, n-aș putea spune că e niciun confort, este o densificare prost făcută acolo la încă 20 de kilometri adică n-ai nici calitate, ai și tranzit.

***Domnul Reinhold-Lehel Stadler, Expert mobilitate urbană – S.C. CIVITTA STRATEGY & CONSULTING S.A.:***

Mă refer la cei care au casă. Chiajna este o situație aparte, unde au o grămadă de loc.

***Domnul Tudor Andrei Panaitescu, Consilier Local Sector 2:***

Acum se construiește rezidențial mult în Ilfov și intensiv totuși. Și într-adevăr, o mare problemă a traficului o reprezintă acest tranzit. Acest tranzit pleacă de la faptul că totuși în oraș nu mai se găsește sau nu se dorește să se genereze loc pentru acești oameni care își doresc anumite lucruri. Era doar un comentariu apropos de o strategie pe 7-10 ani ceva de genul ăsta.

***Domnul Reinhold-Lehel Stadler, Expert mobilitate urbană – S.C. CIVITTA STRATEGY & CONSULTING S.A.:***

De acord.



***Domnul Tudor Andrei Panaitescu, Consilier Local Sector 2:***

Mersi!

***Domnul Radu Nedelcuț, Consilier Local Sector 2:***

Aș mai insista și eu un piculeț fix pe același punct. Adică dacă tot am apăsat hai să mai apăsăm un piculeț cu piciorul pe punctul nevralgic al parcărilor, a locurilor de parcare, ca instrument de a optima pe de o parte și a elibera spațiul public, presupunând că înlocuiești locurile ilegale și parcare pe trotuar, să spunem sau pe spațiul public cu parcare a celorlalte mașini pe un spațiu legal și dedicat, dar pe de cealaltă parte prezența locurilor de parcare ca un factor de încurajare a transportului cu autoturismul individual. Am remarcat o cifră din prezentare și aș fi vrut, dacă se poate, să vă cer mai multe detalii la obiective specifice pentru mobilitate. Am văzut 750 număr locuri de parcare multietajate. Aș fi interesat să înțeleg care este ideea din spatele acestei cifre. Bănuiesc că ea apare un piculeț mai mai bine detaliat în documentul full. Sigur, acum vorbim doar de prezentare, dar încerc să înțeleg dacă este vorba de viitoarele parck and ride similare cu cea de la Colentina sau este vorba de parck and ride de reședință, este vorba de parck and ride poate ale centrelor comerciale. Adică spun asta pentru că tema parck and ride multietajate pentru locuri de parcare de reședință e ceva ce să spunem pe stradă apare foarte, foarte des. Până acum, eu personal am tratat-o ca nefiind ceva care face parte dintr-o strategie de dezvoltare durabilă. Mă refer la parck and ride multietajate pentru reședință și aș vrea să înțeleg cum vedeți dumneavoastră situația aceasta.

***Domnul Reinhold-Lehel Stadler, Expert mobilitate urbană – S.C. CIVITTA STRATEGY & CONSULTING S.A.:***

Da. Deci parck and ride sunt separate. Ele într-adevăr, sunt pentru reședință. Știu, nu sunt, sub nicio formă, nu-și recuperează investiția. Noi am calculat 50 de ani cel puțin ca să recuperez investiția cu un tarif mediu, dar ele sunt gândite ca să mai elibereze acel spațiu din jurul blocurilor, pentru că de la un indice de motorizare de 713 n-ai cum să cobori instant la 300 cât e decent. Asta e problema. Deci problema lor este în a găsi măcar acolo unde sunt zone critice, unde efectiv se parchează peste tot pe trotuar și în toată direcția să putem acolo să venim cu un parking astfel încât el să mai poată elibera din spațiu public, pe de o parte. Pe de altă parte, și asta e un lucru de parte, de durabil. Parking-urile astea într-adevăr trebuie configure din proiectul de arhitectură în așa fel încât să poată fi reutilizate în momentul în care, doamne-ajută, presiunea scade, să le pot refolosi pentru alt scop. Da? Fac acolo un, nu știu, o sală de fitness, ceva pentru comunitate, dar momentan asta este. Adică într-adevăr, noi

am pus 750 însemnând undeva între 3 și 4 parking-uri în zone critice unde chiar nu există altă opțiune. În strict în scopul de a elibera spațiul public.

***Domnul Radu Nedelcuț, Consilier Local Sector 2:***

Dar aveți în cercetarea pe care ați făcut-o pentru această strategie, ați găsit exemple de succes din Europa de implementare a unor asemenea proiecte de parcări multietajate în zone rezidențiale, pe care le puteți da ca exemplu? Nu tre să spuneți pe din afară, nu, nu mă aștept să-mi spuneți acum strada din orașul x, dar aveți exemple pe care le-ați putea furniza ulterior, în scris și un mod măsurabil în care impactul lor a fost pozitiv, repet, măsurabil, asupra comunității din zona unde a fost construit acel parking multietajat. Repet, din Europa.

***Domnul Reinhold-Lehel Stadler, Expert mobilitate urbană – S.C. CIVITTA STRATEGY & CONSULTING S.A.:***

România intră în Europa? Da. Momentan, cel mai recent și care arată, poate și cel, nu știu dacă l-au mai promovat, e cel din Cluj. În zona Mănăștur. Este un parking făcut într-o zonă care are puțin relief și care este subteran și practic peste parking este un fel de loc de joacă pentru copii, un fel de mini-derdeluș, un spațiu verde. Practic, acolo înainte erau garaje și au dat jos garajele și au făcut acel parking care funcționează destul de bine. Ei au început cu o politică de a construi parking-uri într-adevăr împreună cu comunitatea. Foarte important pentru că au avut parking-uri care au funcționat și care au fost acceptate și de comunitate, încă subvenționate masiv, deci pe partea de costuri clar nu, nici nu putem discuta, însă au avut și parking-uri unde comunitatea a refuzat pur și simplu au zis nu, aici nu. Noi suntem bine așa cum suntem, ne descurcăm, nu mai construți încă un parking aici. Deci și asta este o discuție care există și în Sectorul 2. Nu știu dacă știți sau au mai fost discuții pe parking-uri și în dezbateri publice și așa mai departe. Nu știu. O treime vor parking, o treime vor parking la sol, că nici nu mai contează spațiu verde și ceilalți nu vor nimic. Deci nu vor să fie niciun fel de intervenție. Altfel, în general, eu caut foarte des chestia asta de a vedea zone de locuințe colective, mulți le fac din start. Adică chiar am găsit în Valencia, cel mai recent într-o zonă de blocuri. N-am putut să aflu când au fost construite, dar tot așa, la subteran era parcare și totuși era, adică nivelul 0 cel de călcare a pietonului, era pietonal. Într-adevăr, sunt niște costuri și asta e o problemă cu care trebuie să ne confruntăm într-un fel sau altul. Costurile le suportă primăria și le recuperează de la cetățeni. Și în ce condiții. Pentru că dacă tarifăm, noi am calculat cu un tarif de bun simț de 200 de euro pe an. Acum aveți 600 parcă de lei pe an pe parcare studențială, un 200 de euro tarif pe an. Nu, nu acoperiți costurile nici în 20-30 de ani dar ne-am mutat și pe politici de parcare în toată Europa. Ceea ce avem date, putem să vi le



dăm, din păcate, foarte mult subvenționează rezidențialul. Într-adevăr, ca tarife foarte mari pe tot ce ține de zonă centrală, parcare la oră, fără nicio problemă. Dar ce este rezidențial, subvențional poate că e un cuvânt greșit înțeles, dar e o parcare ieftină. Da, adică găsim orașe care au 100 de euro pe an. Ce se mai face și asta e, poate de discutat o supra-tarifare pentru a doua mașină. Adică ok, accept prima mașină la un tarif decent. Dar dacă vii cu a doua, a treia mașină, deja trebuie să plătești de 3 ori, de 4 ori mai mult. Astea sunt lucruri care se pot discuta, dar la fel și parcare rezidențială cumva tot la nivel central ajunge, ca tot la nivel de Primărie Generală ajunge ca hotărâre.

***Domnul Radu Nedelcuț, Consilier Local Sector 2:***

Aș insistat. Aș rămâne tot pe punctul ăsta, sper că nu plictisim restul audienței. Mă întreb în ce măsură politicile privind locurile de parcare, această componentă a mobilității urbane, că bineînțeles, e doar una din componentele mobilității urbane. În ce măsură ele încep să fie diferite sau să aibă target-uri diferite în funcție de numărul de mașini pe cap de locuitor din zona respectivă sau în cazul nostru din Sectorul 2 și spun asta și pentru că am văzut acea cifră la dumneavoastră în prezentare, care nu era în versiunea mai veche și voi suspecta că este extrasă din recent încheiat-ul recensământ în ce privește câte mașini avem pe cap de locuitor în Sectorul 2. Adică erau, dacă nu mă înșel, 700 și ceva de mașini/1000 de locuitori. Voiam să vă întreb în primul rând, dacă această cifră este extrasă din recensământul. Ok, pentru că recensământul recent încheiat sugera o paritate a mașinilor în București, cam de 1 la 1 între oameni și mașini. Experiența mea din teren sună ceva de genul acesta: merg să discut cu locuitorii dintr-un domeniu care își exprimă invariabil dorința pentru mai multe locuri de parcare. Și aud o frază de genul eu și soția mea avem 4 mașini în total, 2 personale și 2 de serviciu. Eu am mașina mea personală, soția are mașina ei personală. Eu am mașina de la serviciu, ea are mașina de la serviciu. Este un caz real, nu-l inventez. Am reușit să obțin de la un vecin un al doilea loc de parcare, i-am dat niște bani să îmi dea locul lui și acum putem să parcăm ambele mașini personale în fața blocului. Dar suntem disperați să înființăm locuri suplimentare de parcare ca să putem să aducem și cele 2 mașini de serviciu, pentru că altfel trebuie să conduc până la serviciu și abia de acolo să mă urc mașina de serviciu, să-mi fac treaba de la serviciu. Vreau să plec direct de acasă și mă întreb în momentul în care, să spunem, ai 200 de mașini/1000 de locuitori. Care este abordarea de politici publice privind locurile de parcare și în mod evident, dacă pentru 200 de mașini/1000 de locuitori nu sunt suficiente locuri, e clar că trebuie înființate. Dincolo de un anumit număr de mașini/1000 de locuitori. Nu sunt convins că este ok să continuăm să-i ajutăm pe acești oameni înființând suplimentare locuri de parcare. Nu o să facem altceva decât să-i încurajăm să-și mai cumpere și a treia, și a patra, și a

cincea mașină și tot nu vor fi suficiente. Adică vom fi cheltuit niște bani, vom aglomera un cartier și tot nu va fi suficient.

***Domnul Reinhold-Lehel Stadler, Expert mobilitate urbană – S.C. CIVITTA STRATEGY & CONSULTING S.A.:***

Da, aici o limită foarte clară care se poate trasa. HC66/2006. Blocurile când au fost construite nu au fost construite pe acel normativ, evident, nu exista. Și atunci ce facem noi de regulă, e un lucru care intră mai în detaliu în analiză, într-adevăr, în momentul în care iau în cartier iau mai ales acum a venit și recensământul și datele sunt mai precise. Noi am dimensionat, adică avem ce am scos de la DRPCIV, comparat cu populația rezidentă, nu după domiciliu, din INS, doar că aia era extrapolată acum cu recensământul, sunt curios, trebuie să fac și eu calcule să văd cum se adaptează. Ce faci? Când am o zonă de locuință colective, obligația cumva a Primăriei este ca ea să asigure măcar acel un loc de parcare pe apartament. Dacă tu ai 4 mașini și oricum asta dacă merge pe HC, dacă și mergem, mai bine, dimensionăm în funcție de accesibilitate și atunci pot să zic de aici deja e ca o chestie puțin riscantă. Dacă tu stai lângă metrou, nu ai nevoie de o mașină pe apartament, ai nevoie nevoie de mai puține spații de parcare pentru că ai acces la sistemul de transport public. Dar dacă dimensionezi pentru o zonă de locuințe colective, dimensionezi măcar pe acel un loc de parcare pe apartament, plus undeva 20% care sunt pentru rezidenți.

***Domnul Tudor Andrei Panaitescu, Consilier Local Sector 2:***

E deja constituit sau la noile zone? La zonele deja constituite mi se pare absurd să fie obligația Primăriei să asigure un loc de parcare pentru fiecare apartament.

***Domnul Reinhold-Lehel Stadler, Expert mobilitate urbană – S.C. CIVITTA STRATEGY & CONSULTING S.A.:***

Dacă faci parcări și dimensionezi cumva, după asta trebuie să te ghidezi, că dacă te ghidezi după...

***Domnul Tudor Andrei Panaitescu, Consilier Local Sector 2:***

Este o imposibilitate geometrică și spațială, în care n-ai cum să generezi alte locuri de parcare, chiar dacă suntem de acord, eu nu sunt de acord, de exemplu, să subvenționez spațiul public pentru locuri de parcare. Da, și dacă aș fi de acord, fizic, nu ai loc. Adică există o densitate în anumite zone care pur și simplu nu permite chestia asta. Adică, mă rog, și cu asta închei, dar cred că discuția despre mobilitate ar trebui să o ducem mai mult despre cum ne



mișcăm, despre cum parcăm, pentru că practic eu mă uitasem în studiul de la JIPA. Nu cred că s-a schimbat fundamental ceva. O mașină în medie în București stătea pe vremea anilor 2000, 23 de ore și 45 de minute în medie stătea. Cele 15 minute doar mergea, în rest, adică mașinile stau, nu merg.

***Domnul Reinhold-Lehel Stadler, Expert mobilitate urbană – S.C. CIVITTA STRATEGY & CONSULTING S.A.:***

Da, 23 din 24 de ore stau. Da, de acord. Deci eu zic acum cum dimensionez în momentul în care poți? Asta se poate negocia apoi, dar sub nicio formă nu mergi în situația în care da, mă duc în zona respectivă, număr mașinile și văd că-mi dau mai multe și le raportez la numărul de apartament. Văd că-mi ies 3 mașini pe apartament și fac atâtea locuri de parcare. Deci nu pot să dimensionez direct după ce e pe stradă, dar încerc să dimensionez după un număr de apartamente. Apoi pot să mai ponderez asta și asta facem de obicei, că există date la fel cum există numărul de locuitori pe apartament. Dacă intri în micro-date, le primești. Sunt și numărul de mașini, autoturisme înregistrate pe strada respectivă. Alea sunt până la nivel de adresă. Atunci poți să faci un echilibru, să îți dai seama câte mașini sunt raportate pe apartament și să ai date mai precise ca să poți să dimensionezi ceva. Dar cum am zis, nu mergi direct după ce există acum, pentru că dacă faci pentru 713 mașini la 1000 de locuitori, mai ai un pic și ajungi la 800.

Dar asta încerc să zic, oamenii au început deja să simtă că în primul rând nu se mai justifică să ai un autoturism. O parte din ei încep să simtă asta din congestie. Încep să simtă că transportul public, așa cârâit cum este, s-a mai îmbunătățit, există benzile ridicate, tramvaiul deja trece pe lângă tine cât timp tu stai blocat pe Colentina sau pe Mihai Bravu. Lucrurile avansează încetu cu încetu. E o chestie asta pe care le-o zic de 15 ani deja. Și văd că ok, nu se schimbă atât de repede cum ne-am dori, dar se schimbă și percepția la cetățeni. Și asta e foarte important, cel puțin din punctul meu de vedere. Altfel dumneavoastră vă luptați cu ei, adică ei cer locuri de parcare. Dumneavoastră, dacă le dați locuri de parcare, sunt bucuroși o parte din ei, dar sunt bucuroși partea aia majoritară și atunci aici e un conflict mereu. Eu nu sunt pentru parcări.

***Domnul Tudor Andrei Panaitescu, Consilier Local Sector 2:***

Pe numărul de mașini care se înmatriculează în fiecare an în București nu cred că e o direcție din asta. Na, lumea să renunțe la mașină, lumea își cumpără mașini, adică se înmatriculează din ce în ce mai multe mașini. Ok, adică nu pare că.. Știu, în anumite bule, în anumite zone bicicletă, trotinetă, da, și cred că unul din motive este că de fapt noi avem o percepție greșită. Nu cred că congestia, încă este foarte mare în București. Practic în 40 de

minute traversezi Bucureștiul de la un cap la altul în 95% din zile. Țsta e unul din motivele pentru care lumea încă nu coboară din mașină. Haideți să o facem la o oră jumate. Știu o să fiu bătut cu parul când ies de aici, dacă mă vede cineva, dar atunci lumea va căuta soluții. La 40 de minute încă..mă rog, gata, mă obțin.

***Domnul Radu Nedelcuț, Consilier Local Sector 2:***

Aș rămâne un pic în zona de mobilitate urbană. Știu că pare că, nu știu, suntem foarte fermi sau agresivi pe subiect. Realizez că mobilitatea urbană nu e ceva ce faci așa și se întâmplă automat. E o temă dificilă peste tot în lume, nu doar în România. Mă preocupă un piculeț o ușoară desincronizare de calendar în ce privește pistele de biciclete. Pentru că ele sunt trecute în Strategia de Dezvoltare Durabilă a Sectorului 2. Mai mult, Administrația Locală Sector 2 a făcut deja primii pași pentru a aplica pentru fonduri europene pentru construcția unor piste de biciclete. Avem un PMUD vechi, dar încă în vigoare, dacă nu mă înșel. Planul de mobilitate urbană durabilă este. Dar în paralel avem Primăria Generală, care este în stadiile incipiente de elaborare a unui master plan velo pentru București. Și este foarte bine că fac chestia asta, dar ce mă preocupă pe mine este că noi discutăm pe de o parte de Strategia de dezvoltare a Sectorului 2 până în 2027 și undeva la mijlocul acestei perioade va veni din urmă master planul velo de la Capitală. Zic eu așa, în mod optimist, va fi gata poate prin 2024-2025 ceva de genul ăsta. Pofțiți?

***Domnul Reinhold-Lehel Stadler, Expert mobilitate urbană – S.C. CIVITTA STRATEGY & CONSULTING S.A.:***

Contractul? Știu că am citat din el. Deci 12 luni.

***Domnul Radu Nedelcuț, Consilier Local Sector 2:***

Revenim. Deci, dacă va fi gata în 3 ani eu zic că e bine. Cum mărităm cele 2 perspective de la Capitală, pentru că în mod evident, Sectorul 2 va trebui ulterior să respecte acel master plan velo. Da, da.

***Doamna Alina Alisa Bratu – Arhitect Șef al Sectorului 2:***

Merge, nu merge? Merge. Bun, dacă merge, e bine, că merge. Nu e vorba de o sincronizare. Noi suntem sincronizați cu Primăria Capitalei pentru că avem un protocol care a fost aprobat prin Hotărâre de Consiliu Local, prin Hotărâre de Consiliu General, am aprobat acele trasee și prin Consiliul Local și prin Consiliul General. Suntem acum deja să ne apucăm să facem proiectul, un studiu de fezabilitate, mergem mai departe, știm că pe Ștefan cel Mare va fi o altă pistă de biciclete, există un proiect la Primăria Capitalei făcut acum. Dacă ei sunt



mulțumiți sau nu de acel proiect și vor să îl mai modifice, asta e altă situație. Deci, acest master plan de fapt va prelua elementele vechi. Sigur că va prelua toate proiectele care sunt în curs de finanțare sau care se vor putea finanța în viitor și va adăuga în plus o altă rețea care să se unească deja cu cea existentă. Va scoate acea rețea care de fapt este doar formală sau nu știu, informală de fapt, care de fapt nu există, care este ilegală și așa mai departe și știm foarte bine că nu a fost aprobată niciodată de Brigada Rutieră. Deci practic nu suntem nesincronizați, dimpotrivă. După mult timp eu zic că există cel puțin pe partea de piste de biciclete, o sincronizare.

***Domnul Radu Nedelcuț, Consilier Local Sector 2:***

A preluat, este în caietul de sarcini al Primăriei Capitalei, apare ideea de a prelua traseele existente și proiectele deja?

***Doamna Alina Alisa Bratu – Arhitect Șef al Sectorului 2:***

Nu se poate să nu se preia. Deci nu există această posibilitate. Există un HCGMB, el trebuie dus la îndeplinire, mă refer la cel care e pe Sectorul 2. Probabil că or fi și altele pe restul sectoarelor. Eu trebuie să mă uit acum la Sectorul 2. Deci odată ce există o hotărâre de Consiliu General, ea este obligatorie atât pentru noi cât și pentru ei. Deci nu este, poate să existe o hotărâre de abrogare care să facă să ducă la imposibilitatea ca acest master plan să facă, să modifice, ca să zic traseul acesta și nu cred că va renunța niciodată cineva, cel puțin la partea care se referă la Sectorul 2 respectiv de 36,5 cu care suntem în lucru și avem discuții avansate cu Primăria Capitalei să nu le mai facem, ca să nu mai fie prins în Master Plan. Sigur, traseele respective, acum că noi suntem în faza de proiectare, practic de analiză, inclusiv pentru certificatul de urbanism, pot să sufere aceste trasee anumite modificări, ca urmare a discuțiilor care vor fi cu Comisia de circulație, cu Brigada Rutieră, de fapt cu instituțiile care sunt abilitate să ia o decizie. Dacă acestea, cum să spun eu, sunt corect, se pot conforma corect pe unde ne-am gândit noi sau vor suferi modificări. A, nu e o problemă, și master planul acesta va suferi modificări sau probabil va trebui să fie actualizat pe tot parcursul, pentru că apar modificări, inclusiv în țesut.

Deci, din punctul meu de vedere și sper că v-am răspuns, eu consider că suntem sincronizați, însă pot să intervină modificări sau actualizări pe tot parcursul. Urmarea a celor care vor interveni ca specialiști. Și aici mă refer în primul rând la comisia de circulație și la Brigada Rutieră, dar și la cei care vor intra în detalii de execuție și proiect tehnic. Una e să gândești un master plan, una este să te apuci să faci un proiect tehnic și detalii de execuție. Ca urmare a tuturor acestor aspecte, lucrurile pot fi modificate, însă nu modificate major, încât să nu se mai poată pune în aplicare.

***Domnul Radu Nedelcuț, Consilier Local Sector 2:***

Vă mulțumesc frumos pentru pentru răspuns, m-a ajutat cu multe lămuri. Am totuși o întrebare subsecventă. Care ar fi calendarul estimativ (de data asta vorbim strict de proiectul de la Sectorul 2) pentru cei 36 de kilometri pe care fi un calendar stimativ, care să nu pierdem finanțarea din PNR, condițiile de finanțare prin PNRR. Cât timp ne lasă la dispoziție să facem și execuția, pentru că bănuiesc că acum urmează partea de studii, urmează, nu știu, studiile de fezabilitate și așa mai departe. Vizarea, mă rog, achiziția publică a serviciilor. Puțin, mă rog, sunt mulți pași. Sunt curios cam în câți ani trebuie să ne încadrăm cu ei.

***Doamna Alina Alisa Bratu – Arhitect Șef al Sectorului 2:***

Sper să nu greșesc, dar mâine vă pot pune la dispoziție contractul de finanțare, ca fel a fost semnat, care poate fi făcut și public, că doar este un document public. Există contract de finanțare inclusiv pe locuințe sociale, deci sunt semnate. Cred că pe piste de biciclete erau 6 luni pentru partea de proiectare și 24 pentru partea de execuție. Dar, repet, mâine vi-l pot pune la dispoziție. Nu aș vrea să spun ceva greșit, dar cam aceasta este perioada.

***Domnul Radu Nedelcuț, Consilier Local Sector 2:***

Vă mulțumesc frumos, aș apreciat dacă mi l-ați da.

***Doamna Alina Alisa Bratu – Arhitect Șef al Sectorului 2:***

Sigur, da, da.

***Domnul Radu Nedelcuț, Consilier Local Sector 2:***

Pe e-mail. Mi se pare o ușoară vulnerabilitate asta cu 6 luni proiectare, dar nu e imposibil. Nu de alta, dar..

***Doamna Alina Alisa Bratu – Arhitect Șef al Sectorului 2:***

Proiectarea este studiul de fezabilitate.

***Domnul Radu Nedelcuț, Consilier Local Sector 2:***

Exact, dar trebuie achiziție publică și pe el. Adică și studiul de fezabilitate în sine se atribuie tot prin licitație publică. Cum știm, orice licitație publică în România poate să devină superbă distracție.



***Doamna Alina Alisa Bratu – Arhitect Șef al Sectorului 2:***

Da, dar termenele nu sunt ale noastre. Termenele sunt din planul național de redresare și reziliență.

***Domnul Radu Nedelcuț, Consilier Local Sector 2:***

Da, dar noi suntem cei care trebuie să le respectăm.

***Doamna Alina Alisa Bratu – Arhitect Șef al Sectorului 2:***

Vom încerca.

***Domnul Radu Nedelcuț, Consilier Local Sector 2:***

Le-a desemnat foarte optimist.

***Doamna Alina Alisa Bratu – Arhitect Șef al Sectorului 2:***

Noi ne dăm toată silința să le respectăm. Deocamdată și la creșe, și la locuințele sociale și la piste de biciclete suntem în grafic. Deocamdată.

***Domnul Radu Nedelcuț, Consilier Local Sector 2:***

Mulțumesc.

***Domnul Reinhold-Lehel Stadler, Expert mobilitate urbană – S.C. CIVITTA STRATEGY & CONSULTING S.A.:***

Aș mai zice o mică completare pe partea de VELOSS. Ok, banii sunt securizați, asta e bine. Lucrurile sunt în grafic. Cred că miza e în partea de proiectare. Acolo oricine din voi este mai priceput, important să intervină. Da, “no offence” proiectanții din zilele noastre, nu au habar cum să facă infrastructură velo. Sunt foarte, foarte puțini și asta se vede.

***Domnul Tudor Andrei Panaitescu, Consilier Local Sector 2:***

Noi suntem consilieri locali. Chiar nu știu ce competențe avem în domeniul pistelor. Adică mi-e teamă că..

***Domnul Reinhold-Lehel Stadler, Expert mobilitate urbană – S.C. CIVITTA STRATEGY & CONSULTING S.A.:***

Oricine are minime competențe în parte de ..

***Domnul Tudor Andrei Panaitescu, Consilier Local Sector 2:***

Eu nu cred în hub-uri de astea participative în care toată lumea își dă cu părerea, este o varză, mă scuzați.

***Domnul Reinhold-Lehel Stadler, Expert mobilitate urbană – S.C. CIVITTA STRATEGY & CONSULTING S.A.:***

Eu sunt de acord cu asta. Pe de altă parte, eu văd ce iese din proiectare în majoritatea orașelor. Da, nu mă ajută cu nimic dacă este ștampilată și asumată legal și e pe trotuar vopsită și are jumătate de metru. Sau pe stradă și are jumătate de metru. Sunt de acord. Nu e vorba de...E o chestie de a ghida măcar minimal.

***Domnul Tudor Andrei Panaitescu, Consilier Local Sector 2:***

La modul serios. Știu că e un normativ de proiectare pentru piste de biciclete.

***Domnul Reinhold-Lehel Stadler, Expert mobilitate urbană – S.C. CIVITTA STRATEGY & CONSULTING S.A.:***

Este 91 care nu e aplicabil, vă arăt filmare, cum se proiectează o pistă pe normativul din 91.

***Domnul Tudor Andrei Panaitescu, Consilier Local Sector 2:***

Știu problemele lui dar totuși.

***Doamna Alina Alisa Bratu – Arhitect Șef al Sectorului 2:***

Scuzați, simt nevoia să fac anumite intervenții, cel puțin de ordin tehnic, cel puțin pentru pistele care sunt incluse în Planul Național de Redresare și Reziliență. Există un minim da, minimul, minimul în condițiile în care nu există posibilitatea de a face 1,5 cât ar trebui să fie pe sens, inclusiv terminalizări este de 1,2. Eu personal, adică cel puțin sper să ne încadrăm în majoritatea traseelor cu 1,5 pe sens. Acum sigur că există ghidul vechi, dar mai avem și pe cel nou care nu a fost încă aprobat, dar nu este rău, cel care este pus pe site-ul Ministerului Dezvoltării și care cuprinde o serie de detalii tehnice și care este util. Dar vom vedea, dar încă o dată sunt câteva totuși elemente care ne pot ajuta într-adevăr, până acum, din ce am observat de-a lungul timpului, cele mai multe probleme au fost de lățimea acestor piste în primul rând sau de modul în care sunt semnalizate. Personal eu nu sunt, cum să spun eu, nu agreez piste de biciclete pe trotuar. Asta ca să... cel puțin, cum să spun eu, voi încerca cât se poate de mult ca pistele de biciclete să nu fie pe trotuar. Hai să fie independente. Vom vedea care vor fi cele mai bune opțiuni, dar cam asta aș fi vrut eu să zic.



***Doamna Anda Simona Badea, Consilier Local Sector 2:***

Eu nu mai am întrebări, mulțumesc.

***Domnul Tudor Andrei Panaitescu, Consilier Local Sector 2:***

M-am oprit și eu.

***Doamna Alina Alisa Bratu – Arhitect Șef al Sectorului 2:***

Eu aș fi vrut să întreb dacă din online vrea să întrebe cineva ceva. Dacă mai există cineva și în continuare ne ascultă, înainte să încheiem această dezbatere publică, având în vedere că noi am avut o dezbatere publică și înainte, începând cu ora 16. Bun. Deci, cam aceasta a fost dezbaterea publică pentru membrii Consiliului Local. Da, să sperăm că vor fi cât mai puține întrebări atunci când va fi supusă aprobării această strategie. Eu vă mulțumesc, noi vă mulțumim și ne vedem cu siguranță la, probabil ori la comisiile de specialitate, ori direct la adoptarea acestei strategii a Sectorului. Sigur că tot ce s-a discutat aici, chiar și propunerile care au fost, o să fie incluse în cadrul strategiei, precum locuințele individuale, să fie în subsidiar ca obiectiv secundar. Vom cuprinde și inclusiv dacă aveți idei, puteți să le transmiteți oricând. Acestea pot, atâta timp cât sunt argumentate și au și o logică, acestea pot fi cuprinse în cadrul strategiei sectorului. Eu vă mulțumesc, noi vă mulțumim.

*Prezenta minută a fost întocmită cu prilejul desfășurării dezbaterii publice din data de 26.01.2023 orele 18:00, la sala I.L. Caragiale din cadrul Primăriei Sectorului 2 al Municipiului București și online pe platforma Webex, fiind tehnoredactată și înregistrată astăzi, 09.02.2023 în baza materialului video înregistrat pe platforma Webex.*

Alina Alisa Bratu, *Arhitect Șef Sector 2*



Bianca Nedelcu, *Șef Serviciu - Serviciul Management Strategic*



Cristina Preda, *Consilier Serviciul Management Strategic*

