

Proces verbal din data de 22.07.2008

ca urmare a organizării la sediul Primăriei Municipiului TIMIȘOARA a dezbaterii publice cu tema : Hărțile de zgomot - Planuri de acțiune pentru reducerea zgomotului

Întâlnirea a fost organizată în conformitate cu prevederile Hotărârii de Guvern 321/2005, republicată.

Scopul întâlnirii: conștientizarea instituțiilor și populației asupra problemelor de zgomot, prezentarea hărților strategice de zgomot pentru municipiului Timișoara, elaborarea Planurilor de acțiune pentru reducerea zgomotului. Planurile trebuie realizate în colaborare cu cetățenii și instituțiile acreditate în domeniu.

Participanti : CONFORM TABELELOR ANEXATE

Prin adresa nr. SC2008-015419/08.07.2008, au fost invitați la întâlnirea din 22.08.2008 un număr de **41** direcții, instituții, agenți economici, media, dintre aceștia un nr de **35** au dat curs invitației. Au fost invitate **16** Consilii de Cartier, s-au prezentat **16** persoane din **11** Consilii de Cartier și au fost prezente un număr de **16** persoane care au auzit de organizarea dezbaterii la radio sau au citit în ziarele locale. Au mai participat consilieri din cadrul Direcției de Mediu, interesați de problemele referitoare la poluarea fonică. Totalul persoanelor prezente la dezbaterea publică a fost de aproximativ **100** persoane.

Întâlnirea a început la ora 12,30 și s-a terminat la ora 16,00.

SCURT REZUMAT AL DEZBATERII

Deschiderea întâlnirii și cuvântul de bun venit a fost susținut de viceprimarul Primăriei Municipiului Timișoara domnul Adrian ORZA.

Directorul Direcției de Mediu a dat cuvântul primului invitat dr. GREC RODICA - reprezentanta Autorității de sănătate Publică Timiș care a prezentat un material intitulat, „Efecte extraotice ale zgomotului asupra populației”.

Direcția de Mediu a realizat o scurtă expunere referitoare la zgomotul ambiant-problemă actuală pe plan național și internațional, necesitatea realizării hărților de zgomot, menționând că **principalul scop al acestei dezbateri este elaborarea Planurilor de acțiune pentru reducerea zgomotului pe raza municipiului Timișoara, planuri ce trebuie realizate în colaborare cu cetățenii și instituțiile acreditate în domeniu.** Expunerea s-a încheiat cu prezentarea concluziilor referitoare la nivelul de zgomot de pe raza municipiului Timișoara.

A urmat prezentarea firmei Vibrocomp Kft.Budapesta, realizatoarea hărților de zgomot pentru municipiul Timișoara care a prezentat modul de realizare a hărților de zgomot, tabelele cu persoanele afectate de zgomot de pe raza municipiului Timișoara, a prezentat zonele liniștite ale orașului, așa cum reies din hărțile de zgomot, a arătat câteva măsuri ce pot fi luate pentru reducerea zgomotului care pot fi incluse în Planurile de acțiune, arătând în acest sens un tabel din care reiese că numărul de persoane afectate de zgomot poate să scadă semnificativ prin aplicarea măsurilor specificate în prezentare.

Direcția de Urbanism a prezentat câteva idei, ce pot fi incluse în Planurile de acțiune, referitoare la reducerea zgomotului în zonele de locuit.

Universitatea Politehnica Timișoara – Catedra de Mecanică și Vibrații reprezentată de Prof. Bacria Vasile a făcut o prezentare succintă a măsurilor luate de Primăria Municipiului Timișoara până în prezent, pentru cunoașterea nivelului de zgomot și reducerea acestuia, arătând că preocupări au existat încă din anul 1996 când Primăria Municipiului Timișoara a realizat în colaborare cu Facultatea de Mecanică a Universității „Politehnica,, din Timișoara, monitorizarea nivelului de zgomot existent.

Direcția de Drumuri și Transporturi a arătat ce măsuri au fost luate până în prezent pentru reducerea zgomotului produs de traficul rutier precum și unele măsuri care se preconizează a se aplica pe viitor.

După scurtele prezentări au luat cuvântul persoanele interesate de problemele create de nivelul de zgomot ridicat.

DI. viceprimar Adrian ORZA: Tema propusă este destul de amplă și fiindcă este amplă am să-i rog pe cei care vor prezenta să fie foarte concisi și să scurteze aceste prezentări. Vrem să existe aceste prezentări deoarece este bine să cunoaștem toate aspectele legate de zgomotul ambiant, de influențele lui asupra noastră. Prezentările ne vor aduce elemente pe care nu le cunoaștem. Problemele legate de zgomot sunt mult mai ample decât ne par la prima vedere. Am să rog pe domnul Ciupa să prezinte programul dezbaterii.

DI. Vasile CIUPA: Am să dau cuvântul reprezentantei Autorității de Sănătate Publică Timiș .

Dr. Rodica GREC: Încerc să sintetizez câteva dintre efecte extraotice ale zgomotului asupra sănătății populației. Zgomotul, ansamblul oscilațiilor mecanice audibile, dezordonate, neperiodice, care produc senzații auditive jenante, dezagreabile cu potențial de a împiedica comunicarea umană, sănătatea, capacitatea de muncă.

Pe lângă lezarea urechii, zgomotele exercită efecte nocive generale asupra organismului, care se manifestă la nivele de intensitate insuficiente pentru a provoca surditatea. Se apreciază că zgomotul are influențe nefavorabile asupra sănătății omului și a eficienței muncii sale cu consecințe economice considerabile care depășesc cu mult costul măsurilor de combatere a traumei sonore. Dintre influențele negative ale zgomotului amintim:

1. afectarea informației verbale – amplitudinea unei conversații normale 60-65 dB (într-o ambianță sonoră de 40 dB permite perceperea vocii până la 7 m, când intensitatea zgomotului crește la 70 dB, distanța de percepere scade la 0,7 m, iar la 80 dB ea se reduce la 7 cm).

2. afectarea dispoziției psihice și a comportamentului (după expunere mai lungă, zgomotul influențează caracterul, comportamentul, echilibrul psihic modificând nefavorabil adaptarea la mediul profesional, familial, social, apoi apar manifestări de tip astenic, oboseală sporită, astenia, durerea de cap, indispoziție, modificări caracteriale, scădere în greutate – zgomotul este mai dezagreabil dacă este mai puternic și are timbru mai înalt, începând cu valori de 65-70 dB). Intensitatea de 120 dB produce senzație dezagreabilă, cea de 130 dB una penibilă, iar cea de 140 dB dureroasă. Se diminuează capacitatea de atenție, favorizând apariția dezinteresului, apatia, anxietatea, obosind scoarța cerebrală, devenind un obstacol pentru repaus cât și pentru somn.

3. afectarea capacității de muncă și randamentului (eficacității) – tulbură muncile care necesită precizie, concentrare și atenție sporită, îndeosebi cele intelectuale. Stresul sonor scade direct capacitatea de muncă prin reducerea posibilității de concentrare intelectuală, scăderea preciziei și eficienței mișcărilor, distragerea atenției, creșterea cheltuielii de energie necesara pentru efectuarea unui anumit efort, diminuează rezultatele muncii, performanțele, scăzând capacitatea fizică și intelectuală, compromițând comunicările auditive.

4. afectarea sistemului nervos și endocrin - zgomotul antrenează modificări funcționale importante în organism care sunt mediate de efectele asupra sistemului nervos central și sistemului endocrin. Intensitatea și natura modificărilor variază în funcție de expunerea acută sau cronică la zgomot. Ele privesc tensiunea arterială, pulsul, respirația, consumul de oxigen, tonusul muscular, echilibrul glicemic, nivelul secreției gastrice, etc.

5. afectarea stării de sănătate – produce dezechilibre în funcțiile organismului, predispune la îmbolnăvire, agravează afecțiuni existente sau declanșează afecțiuni preexistente latente (neurastenia, afecțiuni gastrice, hepatice, etc.). Pot apărea iritabilitatea și instabilitatea caracterială, stări de excitație și reacții violente. La anxioși zgomotul favorizează obsesiile iar la cei deprimați accentuează starea de depresie. Duce astfel la creșterea numărului de zile de incapacitate temporară de munca.

6. favorizează apariția accidentelor (inclusiv cele de munca) – prin împiedicarea perceperii unor semnale sonore sau unor zgomote avertizatoare, cât și prin distragerea atenției, zgomotul reprezintă o cauză importantă a creșterii frecvenței și gravității accidentelor.

Noțiuni generale de profilaxie:

- Stresul, poluarea sonoră se poate reduce prin modificarea, înlocuirea proceselor generatoare de zgomot
- reducerea zgomotului la sursa și împiedicarea transmiterii lui
- carcasarea fonică a generatoarelor de poluare fonică intensă
- insonorizarea suprafețelor
- măsurile de combatere trebuie concepute încă din fazele de proiectare reducând ambianța sonoră până la nivelul zonei de confort care se situează la 25-30 dB.

DI.Vasile CIUPA: În continuare vom prezenta câteva aspecte privitoare la zgomot și hărțile de zgomot. Problema de zgomot este o problemă a fiecărui cetățean, de aceea dorim ca astăzi să ne implicăm cu toți pentru a realiza planurile de acțiune pentru municipiul Timișoara.

D-na Iuliana ROMALI: Voi face o scurtă introducere referitoare la zgomot, ca mai apoi să dau cuvântul firmei VIBROCOMP Kft Budapesta care va prezenta modul de realizare a hărților de zgomot și planurile intermediare de acțiune pentru reducerea zgomotului.

Zgomotul, după cum bine știți reprezintă o problemă atât la nivel național, cât și internațional. Sesizând creșterea poluării fonice și a efectelor datorate ei, țările din întreaga lume s-au aliat pentru a găsi modalități de identificare, prevenire și combatere a zgomotului. Astfel Uniunea Europeană a emis în acest sens Directiva 2002/49/EC transpusă în legislația românească prin Hotărârea Guvernului nr.321/2005, republicată.

Hotărârea Guvernului nr.321/2005, republicată stabilește că realizarea hărților de zgomot pentru aglomerările mai mari de 250000 de locuitori este o obligație a Autorității administrației publice locale în a cărei atribuțiuni intră și realizarea Planurilor de acțiune pentru reducerea zgomotului emis de sursele principale de zgomot, în special de vehicule rutiere, feroviare, echipamente industriale.

Prevederile prezentei hotărâri NU SE APLICĂ zgomotului generat de :

- persoana expusă;
- activități casnice;
- vecini;
- activități de la locul de muncă și din interiorul mijloacelor de transport în comun.

Informații generale privind zgomotul, tabele cu populația afectată de poluarea fonică, numărul de locuințe și Hărțile strategice de zgomot pentru municipiul Timișoara pot fi vizualizate accesând portalul oficial al municipiului Timișoara : www.primariatm.ro

Principalul rol al hărților de zgomot este cel de cunoaștere a numărului de persoane afectate, a zonelor unde există depășiri ale valorilor maxime admise, pentru a putea lua măsuri de diminuare a zgomotului, a zonelor liniștite pe care dorim să le păstrăm oaze de liniște și confort.

Se poate observa din tabelul prezentat că numărul persoanelor afectate de zgomot este foarte mare, mai ales în cazul zgomotului provocat de traficul rutier care reprezintă principala sursă de poluare fonică din municipiul Timișoara.

Tot în urma realizării hărților de zgomot s-a ajuns la concluzia că zonele cele mai afectate de zgomot, unde există depășiri față de valoarea maximă admisă cu mai mult de 10dB, sunt:

Strada Miresei, Strada C.Brâncoveanu, Calea Aradului, Calea Șagului, Strada Amurgului, B-dul 16 Decembrie 1989, Aleea Demetriade, B-dul Iuliu Maniu, Strada Gheorghe Adam, Strada General Dragalina, Calea Dorobanților, Strada Stefan O.Iosif, B-dul Liviu Rebreanu. Pentru aceste zone este imperios necesară aplicarea măsurilor de reducere a zgomotului care vor fi cuprinse în planurile de acțiune.

Valorile maxime admise care au stat la baza stabilirii numărului de persoane afectate și a zonelor intens poluate fonic sunt prevăzute în Ordinul ministrului mediului și dezvoltării durabile, ministrului transporturilor, ministrului sănătății publice și ministrului internelor și reformei administrative nr.152/558/1119/532. Aceste valori sunt de 70 dB ziua pentru zgomotul rutier, feroviar, tramvai, zgomotul aerian, iar pentru zgomotul industrial este de 65 dB. Valorile maxime

admise noaptea pentru traficul rutier ,feroviar ,tramvai, zgomot aerian este 60 dB, iar pentru zgomotul industrial este de 55 dB.

Valorile maxime admise sunt depășite din diverse motive cum ar fi: creșterea numărului de autovehicule aflate în circulație, gradului avansat de uzură a unora dintre acestea; lipsa centurii ocolitoare pentru traficul greu; necesitățile devierii traficului rutier din zonele centrale cu funcțiuni comerciale și rezidențiale, unde sunt amplasate în general și parcurile, zonele de agrement, etc.

Autoritățile administrației publice locale, conform H.G.321/2005, republicată elaborează :

- planurile de acțiune pentru gestionarea zgomotului și a efectelor acestuia;
- măsurile de reducere a zgomotului.

Planurile de acțiune vor fi realizate de firma VIBROCOMP Kft Budapesta , în colaborare cu Primăria Municipiului Timișoara și publicul .

Publicul va avea :

- posibilitatea de a comenta asupra propunerilor pentru planurile de acțiune,
- posibilitatea de a participa la elaborarea și revizuirea planurilor de acțiune.

În procesul de planificare a acțiunilor de reducere a zgomotului sunt implicați : administrația cu direcțiile și departamentele pe care le are în subordine, experți în acustică, publicul, politicienii și nu în ultimul rând cei care au în mână instrumentele de informare în masă: ziare, posturi de radio, televiziuni, internet. Vă mulțumesc pentru atenție.

DI.Vasile CIUPA:Acuma aș dori ca reprezentanții firmei Vibrocomp Kft.Budapesta să prezinte practic harta de zgomot a municipiului Timișoara. Vreau să subliniez că această firmă a câștigat licitația publică acum 2 ani de zile.

DI.Pal BITE: Bună ziua, sunt reprezentantul firmei Vibrocomp și voi vorbi pe scurt despre harta strategică de zgomot a municipiului Timișoara care cuprinde harta strategică pentru traficul rutier, pentru traficul feroviar și tramvaie, pentru zgomotul industrial și aeroportul Traian Vuia din Timișoara.

Hărțile strategice de zgomot au fost realizate prin introducerea unor date de bază în programul SoundPlan 6.4, program recunoscut pe plan internațional, obținându-se astfel rezultate care v-au fost prezentate anterior. Pentru confirmarea datelor obținute s-au efectuat măsurători în teren. S-a făcut o modelare a nivelului de zgomot și apoi niște calcule ale zgomotului după care se vor realiza planurile de acțiune.

Aceasta este harta de zgomot a traficului rutier, iar culoarea albastră indică străzile cele mai zgomotoase.Hărțile de conflict indică unde sunt depășite valorile limită, unde harta este colorată trebuie introduse măsuri pentru reducerea zgomotului care sunt incluse în planurile de acțiune.

Hărțile de zgomot trafic feroviar și tramvaie- se poate observa că este mai puțin zgomot față de traficul rutier, iar aici nu există nici un fel de conflict.Asta nu înseamnă că trenurile și tramvaiele nu produc zgomot deloc, dar zgomotul nu depășește valorile maxime admise.

Harta de zgomot industrial- aici există o singură zonă de conflict care ar fi cea unde se află CET Centru .

Harta de zgomot pentru aeroport- se observă că aeroportul este foarte departe de oraș și astfel nu afectează locuitorii orașului.

Aici vedem numărul locuitorilor afectați de zgomotul rutier, la fel și numărul de școli, spitale, grădinițe afectate de zgomotul rutier.

În a doua parte a prezentării noi am elaborat niste planuri de acțiune pentru reducerea zgomotului.

Reducerea zgomotului se poate efectua cu utilizarea a mai multor posibilități. Măsuri pentru combaterea zgomotului în municipiul Timișoara, se pot realiza în următoarele domenii:

îmbunătățirea circulației, rețelei stradale, amenajarea, exploatarea terenurilor, intervenții tehnice în rețeaua drumurilor,mijloace pentru combaterea zgomotului așezate ulterior,regulamente, dispoziții economice sau stimulente, alegerea și utilizarea surselor de zgomot mai silențioase. Zgomotul se poate reduce folosind metodele specificate . Inelele de circulație ar putea trimite traficul greu în afara orașului cât mai departe de centru. Pentru traficul care rămâne se pot amplasa bariere fonice și în unele cazuri se poate schimba suprafața drumului. Dacă toate aceste măsuri vor fi implementate se poate vedea efectul reducerii zgomotului .În prima fază apare numărul de persoane afectate la început, iar mai apoi numărul persoanelor după ce zgomotul a fost redus.

Pentru planurile de acțiune trebuie găsite zonele liniștite ale orașului, acestea sunt zonele în care zgomotul este redus și în care zgomotul trebuie să rămână în acest fel. Asta înseamnă conform legislației că limitele maxime admise trebuie să fie 55dB. Se menționează că suprafața minimă pentru o zonă liniștită trebuie să fie minim de 4,5ha. Zonele: Padurice, Padurea Verde, Parcurile din centrul orașului :

Parcul Civic, Parcul Botanic, Parcul Catedralei, Parcul Central, Parcul Justiției, Parcul Copiilor, Parcul Poporului, Piața Leonardo da Vinci sunt mai mari de 4,5 ha.

Vă mulțumesc pentru atenție.

Dl. prefect Ovidiu DRĂGĂNESCU: Specificați vă rugăm semnificația culorilor - nivelul de zgomot de pe hărțile strategice prezentate.

Dl. Pal BITE: În zonele albe zgomotul nu depășește 55dB, zonele colorate cu portocaliu indică valori ale zgomotului cuprinse între 55-60 dB, roșu mai deschis – între 60-65 dB, roșu mai închis între 65-70 dB, culoarea mov este 70 -75dB, iar albastru închis peste 75dB. În general această valoare este chiar pe drumuri. Valoarea limită este 70dB.

Dl. Dan GOLDIȘ: Am studiat această problemă referitoare la nivelul de zgomot. De pildă în Germania limita maximă admisă pentru zonele rezidențiale este de 55dB și am înțeles citind un material aseară că pentru România în zonele rezidențiale limita maximă este de 50 dB.

A doua problemă pe care vreau să o discutăm este cea referitoare la ceea ce dumneavoastră ați prezentat, adică hărțile de zgomot pentru traficul rutier, traficul feroviar și tramvaie. Există zone sau artere de circulație care sunt afectate de sursele mai sus menționate (trafic rutier, feroviar, tramvai). Întrebarea este: există o hartă de zgomot care să cumuleze cele trei surse?

D-na Iuliana ROMALI: As vrea să răspund la această întrebare. Există o astfel de hartă și poate fi vizualizată pe site-ul primăriei.

Dl. prefect Ovidiu DRĂGĂNESCU: privind orașul să vedem unde există depășiri ale zgomotului. Trebuie să luăm în considerare zonele unde există poluare determinată de tinichigerii, vulcanizări, ateliere care sunt de multe ori între case. Investitorul și-a făcut atelier în loc de casă. Această problemă trebuie să fie luată în atenția primăriei deoarece am primit foarte multe plângeri referitoare la acest aspect. De exemplu locuitorii unei străzi care din cauza unei tinichigerii nu pot să doarmă, să trăiască liniștiți.

Dl. Vasile CIUPA: Din ceea ce am prezentat rezultă clar ca Timișoara este afectată de zgomot. Conform legislației în vigoare, avem nivelul maxim admis pentru traficul rutier de 70 decibeli care este depășit pe multe artere de circulație. Aceasta este marea problemă a Timișorii. Se poate vedea din tabelele prezentate că există un număr de peste 31 000 de locuitori afectați de aceste depășiri.

Harta de zgomot este mult mai complexă există multe informații care pot fi puse la dispoziția celor interesați.

Eu aș propune ca pe scurt să ne continuăm programul de prezentare ca să putem avea după aceea discuții și propuneri clare pe cartierele și zonele care sunt afectate.

Aș ruga colegii de la Direcția de Urbanism să prezinte pe scurt propunerile lor pentru reducerea zgomotului în zonele de locuit.

Dl. Sorin CIURARIU: Am să prezint pe scurt, dar înainte de toate am să vă relatez ceva. Ieri în această sală timp de trei ore s-au aflat 60 de viitori arhitecți și urbaniști și am discutat despre cum să transformăm Timișoara într-un oraș în care să putem trăi. Nu am discutat cu specialiștii ci cu viitorii specialiști. A fost o discuție inedită și una din întrebări a fost exact tema dezbaterii de astăzi. Nu cumva începem să nu ne mai auzim în acest oraș ? Unul dintre motive ar fi că vrem să ne îndepărtăm de oraș, încercăm să ne mutăm din oraș, dorim să locuim în afara orașului. Un alt motiv este că nu comunicăm între noi și că nu avem o strategie și atunci fiecare încearcă să-și rezolve problemele de disconfort în mod personal.

Studiul de măsuri rezultate în urma analizei nivelului de zgomot a Timișoarei ar trebui să fie cuprins în master plan în mod evident.

Structura spațială a orașului este împărțită în multe categorii, nu toate dintre ele coerente și din această cauză am văzut foarte clar că în zonele de dezvoltare contemporană nivelul de zgomot este peste limitele admise. În zonele istorice însă nu. Dacă vă uitați pe hărți o să vedeți că doar pe linii foarte strâmte zonele acelea sunt afectate, pentru că ele nu au fost pregătite să suporte un trafic

excedentar. Noi am încercat, și instrumentul de lucru al urbanismului este PUG-ul, acesta este primul PUG al Timișoarei – din 1991, al doilea în 2002 și sperăm că în al treilea PUG să cuprindem și acest parametru, inclusiv cu măsuri, inclusiv cu restricții și sper să putem și să cuantificăm aceste restricții. Să putem spune: datorită nivelului de zgomot din această zonă nu se admit următoarele operații. Țesutul urban al Timișoarei este clar: avem o zonă istorică, avem o zonă interbelică care a umplut zona istorică liberă dintre cartierul Cetate și cartierele periferice, avem o structură de blocuri și avem o structură rurală inserată în țesutul urban al Timișoarei, fiecare cu caracteristicile lor. S-au făcut analize morfologice, s-au făcut analize funcționale și foarte important acest lucru privitor la dispoziția funcțională și s-a mai descoperit un lucru că avem o zonă ultracentrală reconvertibilă din industrii care au un caracter relativ poluant sonor și care acuma nu mai sunt active decât în foarte puține locuri. Pentru aceste locuri avem nevoie de formule noi rezidențiale formule noi legislative și o soluție de densificare decentă și controlată. Până în acest moment tot ce vedeți cu roșu sunt puncte focale de densificare care sunt rezultate în urma tendințelor imobiliare din Timișoara. Ce ar trebui să facem? Ar trebui să facem o grămadă de lucruri și nu le facem singuri ci împreună iar noi încercăm să le cumulăm în acest material. În primul și în primul rând vedeți undeva la mijloc centuri verzi – un nou tip de peisaj urban și reabilitarea canalului Bega. Timișoara are 300 de mașini la 100 de locuitori și tendința este în creștere. Dacă am renunța la aceste mașini am câștiga ceva, dar nu știm ce și nu știm cât, pentru că transferul trebuie să existe și Timișoara are o strategie, o viziune de transfer, o viziune care încearcă să mute centrul de greutate de la transportul individual către transportul public, către transferul colectiv. Este făcută cu GTZ-ul o să vă fie prezentată, s-a lucrat timp de 6 luni și s-au obținut câteva proiecte pilot foarte importante privitor la transfer. Un oraș în care trăiești trebuie să fie un oraș accesibil și aici este de fapt cuiul acestei probleme. Cum rezolvăm accesibilitatea fără să creștem zgomotul și disconfortul, aici este problema cea mai mare.

Avem mai multe tipuri de intervenții și în primul rând realizarea centurii feroviare nord astfel încât trenurile de marfă să nu mai treacă prin Timișoara, modernizarea gărilor și eventual o ridicare a căilor ferate pe estacadă. La drumuri trebuie să închidem inele trebuie să amenajăm o rețea de piste pentru biciclete și în special la transportul public să avem un sistem de management inteligent pe care să ne putem baza. Dacă putem să ne bazăm pe transportul public înseamnă că avem încredere în el și putem să renunțăm la mașinile proprii. Dacă știm că autobuzul vine la fix, dar pentru asta sunt lucruri care trebuie făcute.

Vreau să vă mai arăt un singur lucru : zona cea mai liniștită a orașului, în opinia mea, aici putem să concentrăm o mare zonă de liniște : două cartiere istorice și malurile canalului Bega. Putem limita efectele nocive ale zgomotului și putem genera un univers verde, un univers de relaxare la care să acceadă toată lumea, pentru că este pe direcția naturală de dezvoltare a orașului, cuprinde două cartiere istorice și trece prin adiacența celui de al treilea, Cetate și cuprinde apa (Canalul Bega) care este prin excelență locul de maximă liniște și relaxare din oraș. S-au făcut analize critice, s-au propus măsuri, toate au un singur scop: să creeze un confort urban în spațiile publice. Ce vă prezint eu nu sunt proiectele Direcției de Urbanism, sunt proiecte cumulate ale Primăriei Municipiului Timișoara, dar rolul meu în structura pe care o reprezint, este să le așez în același document, în PUG și să se prezinte reglementări pentru următorii 10 ani. Aceasta este zona protejată, vedeți că ea se suprapune foarte bine cu zona de care vorbim și cu zona liniștită în care nivelul de zgomot este minim pentru traficul rutier. Aici avem o înșiruire de studii care sunt cuprinse în bugetul acestui an, toate privitoare la îmbunătățirea transferului și o provocare. În ziua de astăzi țările contează mai puțin decât orașele. Orașele contează cel mai mult și un oraș în care trăiești trebuie să fie un oraș liniștit. Vă mulțumesc.

DI. Vasile CIUPA: Mulțumim domnului arhitect șef, vreau să vă spun doar că în conformitate cu prevederile Uniunii Europene, și mă refer la Directiva 49/2002, până în anul 2012 în mod obligatoriu trebuie parcurse niște etape și eliminarea, așa cum sunt prezentate prin harta de zgomot, a surselor. Eu pot să vă informez că în legătură cu cele 8 unități industriale – cunoscute sub numele de IPPC, avem probleme speciale în zona CET Șag, unde urmează desigur prin planuri de acțiune și hotărâri de consiliu să luăm niște măsuri drastice. Așteptă pe cartiere intervenția la care dumneavoastră astăzi luați parte, mai ales acolo unde există poluare majoră,

unele sursele de zgomot se suprapun. Pe foarte scurt domnul profesor Bacria de la Universitatea „Politehnica” Timișoara vă va prezenta care au fost și sunt preocupările pentru reducerea zgomotului.

DI. Vasile BACRIA: Încă din anul 1996 Primăria Municipiului Timișoara a realizat în colaborare cu Facultatea de Mecanică a Universității „Politehnica”, din Timișoara, monitorizarea nivelului de zgomot existent. În acest sens pe noi ne-a preocupat să identificăm principalele surse de zgomot, efectul pe care îl are zgomotul asupra locuitorilor, mărimile caracteristice, valorile pe care le înregistrează și precizarea unor metode de reducere a zgomotului. Noi am efectuat măsurări în 119 puncte de măsurare care coincid cu principalele intersecții ale arterelor de circulație din municipiul Timișoara. Măsurările s-au făcut la limita trotuarului, la 7,5 m de axa primei benzi de circulație, pe un interval de 8 ore. Am găsit depășiri ale nivelului de zgomot între 0,1 și 15,5 dB. Nivelul de zgomot de 50 dB admis la 2 m de fațada clădirilor, conform STAS 10009-88, a fost depășit cu 1,3 până la 32,9 dB.

Zgomotul pe care îl produce traficul feroviar, măsurat la limita zonei feroviare, la 25 m de la axa primei linii de circulație feroviare, a fost depășit cu 2,2 până la 10,7 dB.

În zona aeroportului Timișoara am găsit depășiri de 7 dB.

Pe baza acestor rezultate, noi am făcut o serie de recomandări Primăriei Municipiului Timișoara și Dâșii au trecut la aplicarea acestor metode de reducere a zgomotului printr-un program complex. Una dintre metode a fost schimbarea sistemului liniilor de tramvai cu unul mai modern, silențios și cu proprietăți de izolare mai bună. Au fost înlocuite tramvaiele vechi cu o nouă categorie de tramvaie, mai noi, dar nu de cea mai bună generație. S-au adus foarte multe îmbunătățiri la suprastructura căii de rulare a autovehiculelor, în multe părți a fost schimbată, a fost introdus pe multe artere de circulație sens unic. Pentru protejarea locașurilor din zona centrală a orașului, zone de patrimoniu, a fost interzis accesul autovehiculelor cu masă mare și s-a demarat operația de construire a centurii ocolitoare a orașului.

Pe baza măsurilor întreprinse s-au mai făcut o serie de măsurări ale nivelului de zgomot, în 46 puncte, observându-se că s-au obținut reduceri ale nivelului de zgomot în 32 de puncte din cele 46 măsurate. Valoarea zgomotului fiind sub limita admisă.

În ce privește zona căii ferate, din cele 10 puncte de măsurare, în 6 dintre acestea au fost înregistrate valori sub limita admisă.

Am să exemplific câteva dintre intersecțiile unde s-au obținut reduceri ale nivelului de zgomot: Este vorba de intersecția str. Arieș cu str. Liviu Rebreanu, la Spitalul Județean, unde în urma metodelor aplicate s-a produs o reducere cu 12,4 dB, o altă intersecție este P-ța Traian unde, rezultate foarte bune s-au obținut datorită faptului că nu mai este permis accesul autovehiculelor de tot felul în această zonă.

O altă intersecție unde s-a obținut reducerea nivelului de zgomot este intersecția dintre strada Liviu Rebreanu și Calea Martirilor unde s-a obținut o reducere a nivelului de zgomot de 9,7 dB

Există însă și intersecții unde s-a produs o creștere a nivelului de zgomot. Una din acestea este intersecția dintre Calea Lugojului și Calea Dorobanților unde nivelul de zgomot a crescut cu 2,1 dB datorită faptului că în această zonă circulă mijloacele de transport care se află în tranzit. O altă situație similară a fost la intersecția străzii Eroilor cu strada Ștefan cel Mare, tot traficul mare de autovehicule aflate în trafic fiind principala cauză a creșterii nivelului de zgomot.

O altă intersecție unde apar creșteri ale nivelului de zgomot este Calea Aradului. Trebuie foarte mult insistat pe construirea centurii de ocolire a municipiului Timișoara. Vă mulțumesc pentru atenție. **DI. Vasile CIUPA:** Mulțumim și noi domnului profesor și sigur ne gândim la niște măsuri care înseamnă mari investiții ca să scăpăm de zgomotul rutier, dar acestea sunt pe termen mediu și lung, iar pe termen scurt este foarte important ca noi, acolo unde lucrăm, să ne gândim la ceea ce putem să facem. Acum aș dori ca noua Direcție de Drumuri care există de anul acesta în primărie să prezinte propunerile făcute pentru reducerea de zgomot și să trecem apoi efectiv la propunerile cetățenilor pentru cartiere.

DI. Cătălin GRUIAN: Traficul rutier reprezintă o puternică sursă de poluare atât prin poluarea chimică a aerului cât și prin poluarea fonică.

Conform Organizație Mondiale a Sănătății, jumătate din populația Europei trăiește într-un mediu poluat foncic. Expunerea prelungită la zgomot poate conduce la probleme serioase de sănătate, culminând chiar cu boli cardiovasculare sau ale aparatului endocrin. De asemenea expunerea prelungită la zgomot poate provoca dificultăți de concentrare și comunicare, stres, tulburări ale somnului, irascibilitate, conducând la scăderea productivității muncii sau la apariția unor probleme comportamentale.

Datorită aglomerației existente, mai ales în zona centrală, viteza de circulare a autovehiculelor este mai scăzută, ceea ce implică o creștere a nivelului de zgomot prin oprirea și pornirea repetată, creșterea numărului de accelerări și frânări. Studiile de trafic efectuate au urmărit îmbunătățirea administrării rețelei de drumuri în vederea decongestionării traficului. Acolo unde se obțin reduceri semnificative ale volumului traficului se pot lua măsuri specifice pentru a preveni creșterile vitezei de circulație, care ar putea reduce siguranța traficului. În anumite situații poluarea foncică poate fi redusă prin optimizarea sistemelor de semnalizare rutieră, mai ales prin minimizarea numărului de porniri și opriri (sincronizarea semafoarelor pentru stabilirea unei verzi).

Dintre măsurile întreprinse de către Direcția Drumuri și Transporturi în vederea diminuării nivelului de zgomot în municipiul Timișoara amintim următoarele:

a) Instituirea de senzori unici necesară atât pentru reducerea poluării fonice cât și pentru fluidizarea circulației rutiere, prin asigurarea unei fluente corespunzătoare a traficului

b) Reabilitarea infrastructurii la linia cale

Infrastructura rețelei de transport cu tramvaiul a fost realizată pe o soluție îmbătrânită din punct de vedere tehnic, producând zgomot în circulație și vibrații cu efect distructiv asupra clădirilor, a drumurilor, a tramvaielor și a căii de rulare a tramvaielor. Restanțele mari în întreținerea și repararea rețelei de transport în comun cu tramvaiul au produs degradarea continuă a acesteia, fapt ce a dus la uzuri pronunțate și șerpuiți ale șinelor, aparate de cale distruse, precum și suprastructura cu denivelări. În perioada 2002-2006, în Timișoara s-a desfășurat cel mai mare program de modernizare al infrastructurii de transport public din istoria orașului nostru reabilitându-se 40,12 km de linie cale simplă tramvai. În cadrul proiectului de reabilitare a liniei cale tramvai, Primăria Municipiului Timișoara a fost în strânsă colaborare cu Regia Autonomă de Transport Timișoara. Lucrările au inclus și înlocuirea întregii infrastructuri tehnice și anume rețelele de apă – canal, gaze naturale, dar și lucrări la căile rutiere, parcaje și zone verzi. Pentru realizarea liniei s-a folosit un sistem modern care reduce șocurile și vibrațiile provocate de tramvaie diminuând în acest fel zgomotele rezultate din circulație. Pentru perioada următoare se are în vedere reabilitarea a încă 36 km linie cale tramvai.

c) Instituirea restricțiilor de viteză

Comisia de Circulație din cadrul Primăriei Municipiului Timișoara a instituit în zonele rezidențiale restricții de viteză de 30 km/h pentru traficul rutier și 15 km/h pentru tramvaie.

d) Restricționarea traficului greu

În anul 2006 Consiliul Local a aprobat Hotărârea nr. 485 privind circulația autovehiculelor destinate transportului de mărfuri și a utilajelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 5 tone prin care a fost restricționată circulația autovehiculelor de mare tonaj în municipiul Timișoara.

e) Modernizarea parcului auto prin achiziționarea a 55 de autobuze și 50 de troleibuze, silențioase și mai puțin poluante

f) Lucrări de întreținere și reparație a carosabilului

În ceea ce privește carosabilul, denivelările și gropile din asfalt care sunt responsabile de producerea zgomotului în trafic, nu sunt cauzate doar de uzură. La apariția lor contribuie și echipamentele de utilități prost întreținute, cum ar fi capacele de canalizare, precum și acoperirea defectuoasă a șanțurilor pentru lucrări. Multe companii de utilități efectuează săpături pe străzile municipiului Timișoara pentru a instala cabluri de comunicații sau pentru a efectua lucrări la rețelele de gaze, electricitate, apă și canalizare. Toate acestea pot contribui la creșterea nivelurilor de zgomot în mai multe moduri:

- direct prin lucrări de construcții și instalații;

- în timpul lucrului, prin perturbarea traficului, care poate avea ca efect circulația bară la bară;
- după încheierea lucrului, ca urmare a acoperirii defectuoase a săpăturilor și a reînălțării neglijente a capacelor de canalizare;
- în timp, prin distrugerea și „plombarea” repetată a carosabilului, care reduc calitatea și performanța acestuia.

Deformarea carosabilului poate împiedica și scurgerea apei de ploaie, crescând nivelurile de zgomot pe timp ploios și ducând la uzura prematură a carosabilului, deci la creșterea zgomotului.

În viitor, în vederea minimizării poluării fonice Direcția Drumuri și Transporturi din cadrul Primăriei Municipiului Timișoara își propune următoarele:

- circulație mai silențioasă, mai fluentă și mai sigură prin crearea de noi sensuri unice, redirecționarea traficului pentru obținerea unei distribuții uniforme din punct de vedere al emisiei de zgomot, sincronizarea între semafoare pentru stabilirea unei verzi, restricții de viteză, etc.;
- introducerea sistemelor de transport inteligente, care includ sisteme automate de control a semafoarelor rutiere la nivelul unor zone, semnale cu mesaje variabile, indicatoare de prioritate a autobuzelor la semafoare și ghidarea parcării. Acestea pot contribui la fluidizarea traficului, la încurajarea unor stiluri de condus adecvate și la minimizarea zgomotului.
- încurajarea utilizării unor vehicule mai silențioase;
- punerea în practică a unor măsuri de reducere a zgomotului în managementul zilnic al traficului, pornind de la reducerea condusului „demaraj-frână”, tipic în timpul ambuteiajelor, o mai bună alocare a spațiului străzii, stabilirea traseelor pe diverse categorii de autovehicule;
- interzicerea totală a circulației unor categorii de vehicule în intervalele orare în care se înregistrează un nivel al indicatorilor de zgomot peste limitele admise;
- preluarea traficului din/în anumite zone prin finalizarea lucrărilor la inele de circulație rutieră și construirea de poduri și pasaje care să asigure relații între diferite penetrații;
- amenajare de noi piste pentru cicliști – toate drumurile ce vor fi construite vor fi prevăzute cu piste pentru bicicliști. Strategia de transport urmărește să îmbunătățească siguranța, confortul și plăcerea mersului cu bicicleta. Folosirea bicicletelor în locul mașinilor va contribui la reducerea zgomotului cauzat de trafic;
- crearea de alei, zone pentru pietoni și trasee pentru plimbări mai atractive va permite ca municipiul Timișoara să devină un oraș cu zone bine conectate între ele, sigur, comod și atractiv;
- continuarea achiziționării de noi mijloace de transport în comun, silențioase și mai puțin poluante;
- sensibilizarea opiniei publice referitor la utilizarea de autovehicule și utilaje echipate cu motoare mai silențioase și dotări care prin natura lor să nu favorizeze producerea zgomotului, precum și promovarea unei mai bune întrețineri a vehiculelor și a unui stil de condus mai calm;
- asigurarea unor suprafețe de rulare de calitate pe străzile municipiului Timișoara;
- realizarea carosabilului din materiale fonoabsorbante – Asfaltul poros este foarte potrivit pentru reducerea zgomotului, mai ales pe autostrăzi. Asfaltul bituminos cu schelet de piatră (ABSP) este un material deosebit de avantajos. Multe suprafețe realizate din acest material necesită mai puțină planificare și un număr mai mic de operații în timpul reasfaltării. De asemenea se folosește mai puțin material și se evită folosirea unor utilaje zgomotoase. Acesta este un beneficiu real pentru zone în care zgomotul este o problemă ridicată. Prioritate vor avea drumurile de viteză mare și drumurile cu trafic și viteze ridicate pe perioada nopții. Vor fi evaluate diferite metode de monitorizare a impactului pe care uzura îl are asupra performanței materialelor fonoabsorbante;
- efectuarea de studii de trafic în vederea îmbunătățirii administrării rețelei de drumuri.

DI.Vasile DI.Vasile CIUPA: Și noi vă mulțumim și sigur că mai sunt multe de făcut. Noi am scos câteva hotărâri de consiliu în care se interzice ca autobuzele, mașinile mari să fie parcate la domiciliu, în acest sens trebuie să colaborăm cu cetățenii din oraș ca să eliminăm acest fenomen perturbator .

Vă rog să veniți cu propuneri concrete și să vă prezentați ca să putem consemna în procesul verbal propunerile pe care doriți să le menționați. Așteptă o înscriere la cuvânt.

DI Helmul MAY: Să fie interzisă parcare autobuzele care parchează pe B-dul Iuliu Maniu. Consider că ar putea să fie redus zgomotul din municipiul Timișoara cu ajutorul introducerii unor echipamente ecologice care reduc noxele și zgomotul, dar acest lucru nu a fost aprobat de Registrul Auto Român. Cetățenii ar dori să folosească mijloacele de transport în comun, dar nu cum astăzi ele circulă. Vin din 30 în 30 de minute. În alte țări europene tramvaiul vine din 10 în 10 minute. (O altă plângere a fost legată de plata curentului din două în două luni care va fi puțin benefică pentru cetățenii de vârstă a treia).

DI.Vasile CIUPA:Vă mulțumim și vă rugăm să depune-ți la secretariat acel material referitor la dispozitivele de echipament și vom încerca, de ce nu, chiar la RATT pentru autobuzele care le avem în dotare.

DI Viktor CSERB: A vorbit despre groapa de gunoi, nu a fost la subiect.

DI.Vasile CIUPA: Vă rog să vorbiți referitor la tema dezbaterii de astăzi: zgomotul, iar celelalte probleme le putem discuta la celelalte dezbateri publice, inclusiv despre groapa de gunoi de la Șa

Dna FILEP Elena: Din partea Consiliului de Cartier Steaua –Fratelia .Zona Steaua este foarte poluată fonic din cauza Căii Șagului. Nu s-a pomenit nici un cuvânt de începerea lucrărilor de centură a Timișorii. Toată lumea este de acord că este necesară. Referitor la CET- s-au aprobat niște folii absorbante fonic nimeni nu a pomenit acum de ele .În afară de zona Steaua vreau să amintesc și de zona Fratelia – cu strada Emil Zola și Victor Hugo. Pe Victor Hugo este suprasolicitat din cauza transportului mare plus tramvaiul 7.Casele sunt vechi si de la trepidatii se crapa casele. Motociclistii sunt iar un factor poluator. Parcările sunt un rău foarte necesar. Pe strada Izlaz cu strada Steaua unde parchează două autobuze .Sesizarea este făcută din 2007 și nu s-au luat măsuri, ei parchează în continuare tot acolo...cui să ne adresăm ?

DI OPRITESCU Victor Președinte al Consiliului de cartier Iosefin - Dâmbovița. Aș ridica patru probleme și anume: Faptul că au fost o serie investiții cu privire la liniile de tramvai, senzori unice... Strada Preyer tramvaiele accelerează și cu 70Km /h , nu știu dacă au restricție de viteză. Canalul Bega – se solicită dragarea acestuia pentru transport astfel se poate reduce zgomotul. Crearea centurii orașului. Centuri de transfer de la o zonă la alta fără să tracă prin centru orașului fiind evitată astfel aglomerația. În zonele centrale ale orașului considerate istorice - interzicerea traficului privat, dar asta înseamnă fluidizarea traficului urban prin mijloacele de transport în comun. Mărirea numărului de taximetre. Nu am mai avea nevoie de locuri de parcare, doar pentru taximetre.

DI. CEVDERIC :Reprezintă Asociația de proprietari din P-ța Russe sau Ionel I.C.Brătianu nr.4, Cap Popa Șapcă cu Oituz am urmărit cu atenție și ne regăsim pe harta de zgomot într-o zonă unde nivelul de zgomot este de 70 de dB. Eu cred că între piața Mărăști și Punctele Cardinale sunt momente din zi când sunt 80-87 dB. Diminuarea zgomotului se poate face prin proiecte, specialiști, bani...dar putem să încercăm ceva ce se legă de civism și pentru că nu avem atât de mult civism se impune luarea unor măsuri coercitive împotriva celor care își turează motocicletele, mașinile. Între P-ța Mărăști și P-ța Oituz se organizează concursuri noaptea, când de la ora 2,00 nu se mai poate dormi. Un alt deranj fonic este provocat de claxonatul nuntașilor. Propun, cum este și în vest, să fie date amenzi usturătoare pentru claxonatul inutil, ostentativ, încăpățânat. Vă mulțumesc.

DI. viceprimar Adrian ORZA: Referitor la claxonat există legislație clară care trebuie să fie pusă în practică de Poliția Rutieră. Iar în ceea ce privește ambalatul motoarelor a fost o măsură coercitivă introdusă în măsurile care se pot da pe domeniul public, dar din păcate Hotărârea de Consiliu în care există această măsură este momentan contestată și deocamdată nu se aplică, dar după terminarea procesului în Contencios cu Prefectura, Poliția Comunitară va putea da amenzi celor care ambalează motoarele.

DI Ion POPA: Sunt președintele Consiliului de Cartier Calea Aradului și cum am văzut pe hartă cetățenii din cartierul nostru suferă din greu din cauza poluării fonice. Ne chinăm cu tot felul de planuri, de hârtii că vom construi centura și nu vom mai da voie să circule mașinile grele care, intradevăr ar trebui să iasă din oraș. Din Calea Aradului aceste mașini ar trebui să iasă pe strada Amurgului, dar șoferii, imediat de la Piața Verde o iau la stânga ca să scurteze drumul intră pe strada Liniștei și ies pe strada Ialomița. Am rugat și poliția Comunitară și i-am rugat ca odată la

două trei zile să vină un echipaj care să oprească mașinile grele ce trec pe strada Liniștii și să-i avertizeze că nu este permisă circulația cu mașini grele pe acea stradă. Totodată seara după ora 22,00 sunt 3-4 motocicliști care fac concursuri intrând de pe Calea Aradului pe strada Liniștii, apoi ies pe Calea Lipovei și intră pe strada Amurgului și fac acest circuit deranjând cu zgomotul produs de turarea motoarelor.

DI Aurel ȘANDOR: Bună ziua reprezint Centru Civic al Timișoarei. Vreau să fiu scurt deoarece multe probleme au fost deja ridicate, dar vreau să le etalez din nou deoarece este foarte simptomatic: nu se respectă legislația privind claxonatul, apoi turatul motoarelor este o altă sursă de zgomot, pe lângă toate acestea mai sunt mulți tinerii care ascultă muzica foarte tare. O altă problemă este cea referitoare la alarme, dacă trece câte un motociclist pe lângă mașinile dotate cu sisteme de alarmă, acestea se declanșează și totul se transformă în infern, nu se mai poate auzi om cu om. Consider că în rezolvarea acestor probleme trebuie să se implice mai mult Poliția Rutieră și Poliția Comunitară care să aplice amenzi usturătoare. Cred că prin măsuri coercitive aspre se poate rezolva problema.

DI Vasile Ciupa: Vreau să vă răspund deja la una din problemele ridicate, chiar aici este un aparat mobil care monitorizează 24 din 24 de ore zgomotul. Știm în fiecare clipă nivelul de zgomot, putem să vă spunem că avem și 78 dB în timpul zilei, avem și 48 dB în zilele de sâmbătă, chiar mai puțin duminică. Primăria va mai achiziționa sonometre cu ajutorul cărora se va monitoriza zgomotul din municipiul Timișoara și dacă vom mai participa la dezbateri publice și o să aprobăm hotărâri de consiliu cu ajutorul dumneavoastră sigur că măsurile vor fi nu numai restrictive, dar până la urmă vor duce la reducerea zgomotului.

D.na SENCU: Cred că voi repeta aproximativ tot ce s-a spus până acum. Eu locuiesc pe strada Văcărescu vis-a-vis de Kandia. Noi avem mai multe surse de zgomot cum ar fi Salvarea de la fostul Ambalajul Metalic, cum ar fi Pompierii, dar acestea sunt lucruri de care avem și noi nevoie. Înțeleg, dar trebuie să suportăm și proasta educație a unora cum ar fi cei care merg cu mașinile cu muzica pusă la maxim, cum ar fi motocicliștii care fac concursuri noaptea și în special sâmbăta și duminică...mai avem și fostul ICRAL de pe strada 16 Decembrie unde funcționează ateliere zgomotoase, apoi copiii care nu au unde să se joace fotbal și se joacă între blocuri, mașinile de mare tonaj care pornesc dimineața. De exemplu lângă Kandia parchează o mașină mare a cărei proprietar nu se teme că are să vină poliția să-l amendeze.

Am impresia că acestor indivizi nu le pasă de poliție ...oare de ce? Înseamnă că poliția este prea blândă cu ei, parcă s-ar teme de acești indivizi prost crescuți. Cred că legile trebuie să fie mai aspre. Nu știu dacă prin intermediul primăriei nu se pot înăspri legile.

DI. viceprimar Adrian ORZA: Mulțumim pentru ce ne-ați relatat. Spre exemplu acum câțiva ani am rugat parlamentarii de Timiș să se implice în modificarea unei legi privind folosirea petardelor și artificiilor. Pentru că devenise o modă...și lua unul carnetul de conducere, ținea familia foc de artificii. Nu puteam organiza revelioane pentru că unii foloseau petarde, parcă eram în Kosovo. Am reușit să facem o Hotărâre de Consiliu care din păcate nu a mai putut fi pusă în practică deoarece s-a modificat legislația și se acceptă focurile de artificii până la un anumit grad al puterii de foc. Multe probleme sunt legate de trafic, am invitat și poliția Rutieră, dar din păcate nu au dat curs invitației deși multe din problemele legate de zgomot sunt derivate din trafic. Mă refer la claxonat în special și la alte probleme ridicate de dumneavoastră.

Din păcate maximum amenzilor pe care le putem aplica prin hotărârile de consiliu local sunt de 2500 Ron, noi am cam mers la maxim chiar și pe curățenie, chiar și pe poluare fonică, din păcate repet este blocată hotărârea, ne judecăm cu Prefectura, dar o să introducem alături de turatul mașinilor și problema referitoare la muzica pusă la maxim.

DI. Tănase TĂVALĂ: Am participat la dezbaterile unei teme deosebit de actuale și dacă ar fi să ne solicităm cineva să facem propuneri pentru a aprecia o situație de civilitate în orașe, atunci una dintre aceste propuneri ar fi zgomotul diminuat sub limita admisă. Nu am reușit să-mi iau notițele convenite, dar dacă numai în unele zone sunt depășiri ale nivelului de zgomot, ar fi bine, dar nu este așa. Am văzut raliuri care se organizau noaptea, dar nu era nici un om al legii care să ia măsuri. Sistemele de alarmă de pe unele ambulanțe sunt foarte stridente și deranjează. Chiar dacă nu sunt alte mașini pe drum șoferii de pe aceste ambulanțe folosesc din plin sirenele.

DI.SANDRA: Reprezintă Asociația de Proprietari Banatul nr.1 .In primul rând vreau să felicit Pimăria și toate organismele, instituțiile care au inițiat această acțiune, dar dorim să aibă și o finalitate. Locuiesc într-un bloc pe strada Banatul nr.1 cu 22 apartamente care este situat foarte stradal pentru că nu este în aliniament și din acest motiv traficul rutier provoacă mult zgomot, nu poți să ascuți la televizor vara cu ușa de la balcon deschisă, să spunem că nu este de vină nimeni că așa s-a construit blocul mai demult, ne-am obișnuit cu poluarea fonică din trafic, dar vis-a-vis de bloc, de scara B unde locuiesc eu s-a dat autorizație de funcționare unei vulcanizări care își desfășoară activitatea în două garaje unde s-a lucrat ani de-a rândul non stop 24 ore din 24 de ore, la oameni le-a fost frică să ridice această problemă. Foloseau pentru reparații domeniul public nu interiorul garajului. După mari insistențe acest proprietar închide la ora 24,00. Consider că această problemă se poate rezolva fără mari cheltuieli.

DI. viceprimar Adrian ORZA: Sesizarea dumneavoastră va fi transmisă spre analiză Serviciului Urbanism Comercial din cadrul Direcției de Patrimoniu.

DI. DĂESCU: Cartier Fabric – În cadrul Liceului Energetic există o cantină unde se organizează nunți, petreceri și suntem deranjați de muzică de aproape 8 ani. Noaptea nu putem deschide geamurile din cauza zgomotului.

DI. viceprimar Adrian ORZA: În lege cantina nu este trecută ca unitate de învățământ, dar am să iau măsuri pentru rezolvarea problemei.

DI. DRAGALINA: Sunt vicepreședintele Consiliului de cartier Dâmboviței - Iosefin și răspund în special de zona Gării de nord - zonă pe care o consider foarte poluată fonic. Sunt mașini de tonaj mare care circulă pe Bulevardul Dragalina. Consider că se poate face legătura de pe strada Reșița cu Bulevardul Republicii și nu pe Bulevardul Dragalina care duce la Gara de Nord, pe unde circulă taximetrele și unde se claxonează zi și noapte. Azi dimineață la ora 6,00 taximetriștii m-au trezit datorită claxonatului. În zonă avem baruri de unde oamenii ies beți noaptea și fac scandal și nimeni nu ia nici o măsură împotriva lor, avem aurolacii care predomină în zona aceasta.

D-na Dana URUCI : Sunt reprezentanta firmei ALUBEL EXPO și am venit să vă pun la dispoziție un material referitor la panouri pentru izolare fonică. Aceste panouri pot fi folosite mai ales pentru traficul rutier. Ele sunt formate din două straturi metalice cu un miez din vată bazaltică care pe de o parte absorb zgomotul și pe de altă parte izolează.

D-na Daniela ALBU: Reprezintă Compania Națională de CFR Infrastructură. Au fost prezentate aici niște măsuri în planul urbanistic general care nu știu dacă vor fi cuprinse în strategia pe termen lung. Am vrea ca aceste măsuri să se poată realiza de acea noi vrem să colaborăm pentru punerea în practică a măsurilor prezentate. SUGEREZ că ar fi bine să contactați și SNTFM CFR Marfa S.A și CFR CALATORI S.A. pentru realizarea în comun a măsurilor.

DI.OPRIȚESCU: Vreau să vă aduc la cunoștință faptul că între Spitalul Județean și Calea Martirilor nu există sincronizare între semafoare, ne deranjează claxonatul inutil, cursele de mașini și motociclete care se desfășoară noapte și muzica tare care se aude indiferent de oră.

DI. SAVULOV:Pe strada Câmpului și Iosif Vulcan circulă mașini de mare tonaj în ciuda restricțiilor, există interdicție de tonaj 5 tone, dar acest indicator nu este respectat, de acea propun să existe patrulă de supraveghere a zonei care să amendeze șoferii care nu respectă interdicția. Propun să existe un interval orar în care să poată circula mașinile și care transportă materiale de construcții.

D-na Maria ȚENCHEA :Doresc să aduc în discuție mai multe aspecte :

- primul este cel referitor la terasele care produc mult zgomot, mai ales acolo unde există instalate televizoare ; alt aspect se referă la instalațiile de aerisire care produc zgomot

DI Vasile Ciupa: Vă mulțumim pentru colaborare și vă așteptăm să participați și la alte dezbateri publice care au în vizor dezvoltarea armonioasă a municipiului Timișoara .