

R O M Â N I A
JUDEȚUL BACĂU
MUNICIPIUL ONEȘTI
CONSILIUL LOCAL

PROCES – VERBAL

Încheiat astăzi, **10 martie 2011**, în cadrul ședinței extraordinare a Consiliului Local al municipiului Onești, la care au participat 19 consilieri, absentând domnul consilier Ene Gheorghe și doamna consilier Voinea Teodora.

Dl. secretar cons.jur. Daniel Spânu – face apelul nominal și constată că prin participarea unui număr de 19 consilieri ședința este legal constituită.

Dl. Drăgoi Nicolae – cel mai în vârstă dintre consilieri propune ca lucrările ședinței de astăzi să fie conduse de **domnul consilier Dănilă Emil**.

D-l președinte de ședință Dănilă Emil – în afara celor 5 puncte prinse în proiectul ordinii de zi a mai intervenit un punct privind aprobarea rectificării bugetului local.

D-l președinte de ședință Dănilă Emil – dau citire proiectului ordinii de zi a ședinței:

1. Proiect de hotărâre privind aprobarea studiului de fezabilitate privind „Reabilitarea rețelelor de distribuție a agentului termic de încălzire și apă caldă de consum care traversează subsolurile blocurilor de locuințe aferente centralelor termice 7, 8, 17, 18, 20, 21” în vederea obținerii finanțării prin programul “Termoficare 2006-2015 – Căldură și confort”.

Inițiator: ing. Emil Lemnaru – primar

2. Proiect de hotărâre privind aprobarea Caietului de sarcini pentru vânzarea instalațiilor CET Borzești – etapa de cogenerare.

Inițiator: ing. Emil Lemnaru – primar

3. Proiect de hotărâre privind aprobarea Studiului de fezabilitate pentru investiția “Reparații Infrastructură Rutieră” în municipiul Onești.

Inițiator: ing. Emil Lemnaru – primar

4. Proiect de hotărâre privind aprobarea contractării și garantării unei finanțări rambursabile interne în valoare de 14.995,472 mii lei.

Inițiator: ing. Emil Lemnaru – primar

5. Proiect de hotărâre privind aprobarea Caietului de sarcini pentru contractarea și garantarea unei finanțări rambursabile interne în valoare de 14.995,472 mii lei.

Inițiator: ing. Emil Lemnaru – primar

6. Proiect de hotărâre privind aprobarea privind aprobarea rectificării bugetului local al Municipiului Onești pe anul 2011.

Inițiator: ing. Emil Lemnaru – primar

D-l președinte de ședință Dănilă Emil – sunt observații la proiectul ordinii de zi propus de executiv?

D-l consilier Martin Ștefan – nu se poate să apară în această formă pentru că în proiectul nr.3 apare un studiu de fezabilitate pentru reparația unor drumuri care, din ceea ce am citit eu, nu sunt ale Oneștiului. A fost emisă o hotărâre de Guvern, dar aceasta nu a fost completată de o hotărâre de consiliul local prin care să fim de acord să preluăm aceste drumuri. Apare ca administrare, dar fără consiliul local în spate și nu știu dacă putem face un studiu de fezabilitate pentru o stradă care nu este a noastră. E o chestiune legată de lege, dar dacă dl secretar are o altă opinie, vă rog să ne-o comunicați și nouă ca să știm că așa este.

Dl. secretar cons.jur. Daniel Spânu – Nu este nicio problemă din punctul meu de vedere, este un studiu de fezabilitate care poate fi pus în aplicare în momentul în care se face această trecere. Nu se face trecerea, nu se pune în aplicare studiul de fezabilitate.

D-l consilier Martin Ștefan – Dacă aici este valabil ce ați spus dumneavoastră, la punctul nr.4 nu mai este valabil un împrumut pe care iar îl aprobăm pentru ceva care nu este al nostru.

Dl. secretar cons.jur. Daniel Spânu – Se aprobă împrumutul, dar nu se pune în practică, nu se face licitația dacă nu este bun.

D-l consilier Martin Ștefan – dl secretar, nu vă supărați, ori îl aprobăm ori nu-l aprobăm? Eu vă spun că nu este în regulă.

Dl. secretar cons.jur. Daniel Spânu – nu știu, dumneavoastră hotărâți dacă îl aprobați sau nu-l aprobați. Din punctul meu de vedere, nu există niciun fel de impediment să nu fie aprobat pentru că sunt niște condiții impuse de comisia de aprobare a creditelor de la Ministerul Finanțelor și tot acest pachet de trei hotărâri trebuie să ajungă în această formă acolo.

D-l consilier Martin Ștefan – deci, din punctul meu de vedere, a aproba un credit pentru ceva care nu este încă al nostru și pe care nu putem să-l reparăm înseamnă o ilegalitate, înseamnă să luăm bani și să-i folosim în altă parte. Caietul de sarcini spune clar unde se folosesc banii aceștia. Eu vă atrag atenția că acest proiect e foarte posibil să fie atacat în contencios pentru că este ilegal.

D-l președinte de ședință Dănilă Emil – supun la vot proiectul ordinii de zi cu completarea făcută:

Pentru: 18 voturi

Împotrivă: 4 voturi – grupul consilierilor PD-L.

Se aprobă.

Se trece la primul punct de pe ordinea de zi:

1. Proiect de hotărâre privind aprobarea studiului de fezabilitate privind „Reabilitarea rețelelor de distribuție a agentului termic de încălzire și apă caldă de consum care traversează subsolurile blocurilor de locuințe aferente centralelor termice 7, 8, 17, 18, 20, 21” în vederea obținerii finanțării prin programul “Termoficare 2006-2015 – Căldură și confort”.

Inițiator: ing. Emil Lemnaru – primar

Dl. primar ing. Emil Lemnaru – prezintă expunerea de motive

Dl. ing. Ciobanu Cezar – prezintă raportul de specialitate

Dl. consilier Zarzu Ciprian – prezintă avizul Comisiei de specialitate

D-l președinte de ședință Dănilă Emil – dacă nu sunt discuții, supun la vot proiectul de hotărâre propus de executiv :

Pentru: 19 voturi

Se aprobă în unanimitate.

Se trece la punctul doi de pe ordinea de zi:

2. Proiect de hotărâre privind aprobarea Caietului de sarcini pentru vânzarea instalațiilor CET Borzești – etapa de cogenerare.

Inițiator: ing. Emil Lemnaru – primar

Dl. primar ing. Emil Lemnaru – prezintă expunerea de motive

Dl. ing. Ciobanu Cezar – prezintă raportul de specialitate

Dl. consilier Zarzu Ciprian – prezintă avizul Comisiei de specialitate

Discuții:

Dl. ing. Ciobanu Cezar – dacă îmi permiteți o completare, la ședința trecută s-au făcut anumite observații de domnii consilieri care au fost inserate în forma finală a caietului de sarcini, respectiv cele legate și precizate de domnul consilier Coandă Bebe prin care trebuia ca deșeurile de o anumită natură să fie depozitate la gropile conforme sau la depozite speciale, garanția de participare să fie constituită pe toată durata de execuție și nivelul garanției de bună execuție să fie de 10%, iar cu privire la precizările facute de domnul consilier Nicolcea s-a prevăzut licitația publică prin strigare conform hotărârilor de Guvern privind vânzarea bunurilor instituțiilor publice.

D-l consilier Martin Ștefan – ceea ce am vrut să spun eu a subliniat domnul Ciobanu, am vrut să aflăm exact ce modificări s-au făcut la caietul de sarcini și am vrut să subliniez faptul că amendamentele făcute de colegii noștri au fost pertinente, atâta vreme cât acestea au fost asumate în caietul de sarcini, ceea ce conduce la întrebarea de ce nu am votat atunci caietul de sarcini cu amendamentele domnilor consilieri.

D-l consilier Nicolcea Gelu–Titel – având în vedere faptul că nu ni s-a pus la dispoziție caietul de sarcini și numai faptul că s-a precizat că s-a luat act de propunerile de modificare care s-au făcut în ședința trecută, propun ca în încheiere să se precizeze că întocmirea caietului de sarcini se face în baza Ordonanței nr.112/2000 și Hotărârii de Guvern nr.841/1995.

Dl. secretar cons.jur. Daniel Spânu – în pagina cu acte normative sunt prinse și acestea.

D-l consilier Nicolcea Gelu–Titel – vreau să vă spun că în precedentul caiet de sarcini, la cadrul legal era înșiruită acolo toată legislația referitoare la societățile comerciale cu capital de stat, la valorificarea mijloacelor fixe, dar tot caietul de sarcini s-a făcut pe Ordonanța nr.34 care nici măcar nu era trecută în cadrul legal. De aceea vreau să se precizeze, ca să nu ne trezim că aprobăm acum și după aceea nu corespunde.

D-l consilier Olteanu Cezar – știu că Ordonanța nr.112 prevede posibilitatea ca dacă la un prim termen nu se prezintă licitatori, prețul să scadă cu 25%, ulterior până la 40%. Nu am văzut caietul de sarcini, dar cred că nu ar trebui ca această prevedere să fie inclusă, deci dacă nu s-a obținut prețul se va relua licitația, iar după două-trei termene, eventual cu acordul Consiliului Local, să se poată scădea prețul.

Dl. secretar cons.jur. Daniel Spânu – așa este prevăzut în caietul de sarcini, iar prețul minim de vânzare este cel stabilit de consiliu, dacă la a doua, a treia licitație nu se prezintă nimeni se va aproba o eventuala scădere a prețului.

D-I președinte de ședință Dănilă Emil – supun la vot proiectul de hotărâre propus de executiv :

Pentru: 19 voturi

Se aprobă în unanimitate.

Se trece la punctul trei de pe ordinea de zi:

3. Proiect de hotărâre privind aprobarea Studiului de fezabilitate pentru investiția “Reparații Infrastructură Rutieră” în municipiul Onești.

Inițiator: ing. Emil Lemnaru – primar

Dl primar ing. Emil Lemnaru – prezintă expunerea de motive

Dl director ing. Oniga Radu – prezintă raportul de specialitate

Dl consilier Zarzu Ciprian – prezintă avizul Comisiei de specialitate

Grupul consilierilor PNL solicită președintelui de ședință acordarea unei pauze.

Discuții după pauză:

D-I consilier Nicolcea Gelu–Titel – domnule primar, stimați colegi, în memoriul tehnic de specialitate care ne-a fost prezentat pentru lucrarea „Reparații la infrastructura rutieră din municipiul Onești”, reprezentând documentația tehnică pentru solicitarea unui credit de 150 miliarde lei se suprapun două obiective: 1. reparații străzi și 2. reparații și amenajări parcări. Referitor la primul obiectiv, reparații străzi, în cadrul documentației au fost cuprinse străzi din categoria celor principale care asigură legătura diferitelor zone ale orașului, străzi care se suprapun pe anumite porțiuni pe traseul unor drumuri naționale DN11, DN11A, DN12A.

În referatul de necesitate care a stat la baza proiectului propus de executiv privind contractarea unui credit de 150 miliarde de lei se arată că motivul principal pentru care se impune urgentarea acestui demers este hotărârea de Guvern prin care porțiunea de drum Rădeana – Onești a fost trecută în administrarea Primăriei Onești.

Analizând centralizatorul privind reparațiile la străzi, cuprins în memoriul tehnic, rezultă că suma necesară reparației porțiunii de drum Rădeana – Onești este de 58,30 miliarde lei vechi (5.830.980 ron), dintr-un total de 90,43 miliarde lei vechi (9.043.560 ron), diferența fiind necesară reparației porțiunilor de drum din intravilanul municipiului.

În ședința de aprobare a bugetului pe anul 2011 poziția executivului privind porțiunea de drum menționată, aflată în acel moment în administrarea C.N.A.D.R., a fost de a se executa din bugetul local unele lucrări de reparații superficiale, plombări, care să mențină drumul în condiții de exploatare minime. De asemenea, b-dul Oituz și strada Tineretului apar atât în bugetul pe anul 2011 la capitolul „reabilitare urbană a municipiului Onești – amenajare zonă centrală” în fază precontractuală, cât și în centralizatorul din lucrare.

Față de cele prezentate considerăm că nu se susține caracterul de urgență al acestui proiect în condițiile în care nu s-a primit niciun răspuns oficial de la Ministerul Transporturilor la memoriul depus în legătură cu porțiunea de drum Rădeana – Onești.

Referitor la necesitatea reparației drumurilor din intravilanul municipiului din credit se impune o analiză privind finanțarea refacerii sistemului de canalizare și alimentare cu apă potabilă, dar și cu obligația de a se asigura trasee pentru îngroparea cablurilor de pe stâlpii de iluminat public care, conform normelor europene, nu mai pot rămâne așa. Comunitatea oneșteană nu-și poate permite contractarea unui credit pentru reparația drumurilor din intravilan și după câțiva ani să fim obligați să spargem carosabilul pentru efectuarea lucrărilor menționate.

Referitor la cel de-al doilea obiectiv, reparații și amenajări parcări din incintele blocurilor, acestea trebuie efectuate concomitent cu amenajarea locurilor de joacă pentru copii și locuri de odihnă și recreere pentru adulți. În realizarea acestui obiectiv, autoritatea publică locală are obligația să asigure integritatea, refacerea și conservarea spațiilor verzi, conform Legii nr.24/2007, modificată și completată prin Legea nr.313/2009. Am discutat acum câteva luni despre necesitatea întocmirii registrului spațiilor verzi, astfel încât să avem grijă în momentul în care facem reparații și amenajări de parcări, acestea să nu reducă suprafețele acoperite cu vegetație din zona urbană și să asigure un echilibru între nevoia de spații de parcare și locuri de joacă cu alte dorințe ale comunității, respectiv proiecția urbană orientată către pietoni și durabilitatea mediului înconjurător.

Conform Legii nr.265/2006 privind protecția mediului, autoritățile publice locale au obligația de refacere peisagistică și ecologică a zonelor deteriorate care în prezent sunt utilizate pentru parcare autoturismelor, ceea ce nu corespunde cerințelor specifice de mediu și urbanism.

Pentru o investiție de asemenea amploare, 37 de miliarde de lei, se impune completarea memoriului tehnic cu un studiu de fezabilitate și proiect cu detalii de execuție întocmite de o firmă specializată în proiectare urbană care să pună la dispoziția consiliului local proiecte integrate pentru fiecare incintă de blocuri în parte, incluzând parcări, locuri de joacă pentru copii și alte amenajări care se impun.

Susținem înființarea de parcări ecologice cu dale înierbate, care reprezintă o soluție eficientă, economică și ecologică. Parcățile ecologice asigură nu numai vegetația lemnoasă existentă, ci și extinderea spațiilor verzi și a vegetației lemnoase prin plantări.

Studiul de fezabilitate va trebui să pună la dispoziția consiliului local pentru fiecare incintă de blocuri date concrete și proiecte de execuție detaliate privind: suprafața totală de amenajat, din care: suprafața gazonată (inclusiv sistemul de udare propus), suprafața cu dale înierbate pentru parcare (pavaj ecologic gazonat), suprafața cu pavaj de beton (bitum), numărul locurilor de parcare rezultat; dotările: echipamente de joc pentru copii, bănci de odihnă, suporturi pentru biciclete, coșuri de gunoi, locuri de depozitare a gunoiului menajer, stâlpi de iluminat fotovoltaici; numărul și tipul arborilor și arbuștilor care se plantază; alte amenajări: foișoare. Trebuie să avem în vedere că incintele dintre blocuri sunt ca propria grădină a celor care locuiesc la case.

Dl consilier Panfil Gelu – după o intervenție așa de atentă, e greu de completat. O să fac câteva referiri mai mult formale la proiectul despre care discutăm, practic este un calup de proiecte, pentru că toate aceste trei proiecte care urmează vizează același aspect. Primul aspect este unul formal, ridicat de altfel de colegul meu Martin Ștefan. Deși a fost emisă hotărâre de Guvern pentru predarea străzilor, noi, consiliul local, nu am emis o hotărâre de preluare a acestor străzi și nici nu a fost încheiat un proces-verbal de predare primire aferent. Practic, noi astăzi discutăm niște investiții care sunt probabile a se face, discutăm un credit, discutăm un studiu de fezabilitate pe niște drumuri care încă nu ne aparțin. Subliniez și aspectul secundar pe care l-a subliniat și dl Nicolcea, și anume, că nu există o strategie clară. Haideți să învățăm din experiența altor orașe, unde s-a întâmplat că au fost făcute drumurile și după aceea s-au contractat credite sau s-au obținut fonduri pentru schimbarea infrastructurii de apă și de canalizare. Haideți să încercăm să gădim pe porțiuni mai mici și să facem treburile ca la carte. Eu nu știu dacă pe strada Mărășești există rețele de apă și canalizare, dar e bine de avut în vedere acest aspect, pentru că ajungem să spargem străzile abia făcute pentru că știm foarte bine că rețeaua de apă este una destul de fragilă în Onești care nu mai rezistă foarte mult. Trec un pic și la aspectul creditului și consider că un credit ar îngreuna foarte mult situația orașului care este și așa una destul de grea, ar limita posibilitățile de dezvoltare ulterioare și orice investiție necesară, stringentă ar apărea ar putea duce la creșterea taxelor și impozitelor. Mai avem de plătit un credit din urmă, știm foarte bine acest aspect, suma este una destul de importantă și cred că măsura imediată ar fi creșterea taxelor și impozitelor pentru a putea plăti aceste credite. Am pus în discuție anumite soluții alternative și fiindcă am aprobat astăzi vânzarea CET Borzești, haideți să încercăm să micșorăm din suma aia uriașă și să alocăm o parte din suma obținută din vânzare pentru drumuri, să căutăm și alte soluții, ele există. Graba asta de a contracta un credit atât de mare ne înspăimântă pe noi, consilierii locali, sunt convins că nici cetățenii nu sunt chiar liniștiți în ceea ce privește dezvoltarea orașului. Nu există niciun dubiu, străzile trebuie făcute, Calea Mărășești trebuie făcută, haideți să gândim o strategie mai elaborată. Ați văzut că și din punct de vedere tehnic, dl Nicolcea a semnalat o grămadă de aspecte negative care, cred eu, că necesită o analiză mult mai atentă.

D-l consilier Martin Ștefan – Am ascultat pledoaria domnului consilier Nicolcea și chiar m-am bucurat, exprimarea dumnealui a fost la persoana I plural: susținem, propunem, facem. Asta înseamnă că este o pledoarie făcută în numele mai multor oameni. Referitor la ceea ce ni se cere să aprobăm, adică acest studiu de fezabilitate, trebuie din start să spunem că nu este un studiu de fezabilitate, singura legătura pe care acel dosar o are cu un studiu de fezabilitate este unitatea de măsură: metri, lei și cam atât, restul sunt numai vorbe. Există H.G. nr.29/09.01.2008 care aprobă conținutul cadrul al documentațiilor tehnico-economice aferente investițiilor publice, iar acest document nu a fost iterat nicăieri.

Dl primar ing. Emil Lemnaru – Pentru că nu este o investiție, este vorba despre reparații.

D-1 consilier Martin Ștefan – Aveți dreptate, dar știți ce spune actul normativ: „În sensul prezentei hotărâri, termenii și expresiile de mai jos au următoarele semnificații :b) documentație de avizare pentru lucrări de intervenții”, poate să fie intervenții, chiar dacă este reparație și acolo apar niște documente. Vă spun foarte clar că Hotărârea de Guvern prevede conținutul-cadru al studiului de fezabilitate și conținutul-cadru al documentației de avizare a lucrărilor de intervenții. Lucrările de intervenții sunt unele, iar investițiile sunt altele. La investiții trebuie studiu de fezabilitate, la intervenții și la reparații nu trebuie studiu de fezabilitate, dar trebuie niște documente. Acest studiu de fezabilitate este valabil pentru investiții noi, ceea ce este cazul numai la parcările pe care le facem, nu și pentru reparațiile de drumuri, acolo nu mai este investiție. Deci, H.G. nr.28 spune foarte clar ce documente trebuie să fie într-un memoriu tehnic și nu în acel simulacru de studiu de fezabilitate. Apar scenarii tehnico-economice, studii de teren topografice și geotehnice, durata investiției, analiza de risc, planșe desenate, ceea ce nu e cazul, vă spun sigur. În situația parcărilor planșele desenate sunt niște fotografii de ansamblu pe care sunt specificate zonele de parcări cu carioca, cam așa se face, or, trebuie determinate foarte clar dimensiunile. Acordul de mediu nu apare nicăieri. De asemenea, nu știm valoarea de inventar a construcției pe care urmează să facem reparația la calea Mărășești, nu ne-a fost transmisă. Dacă am ști valoarea de inventar, ar trebui să știm și cât cheltuim pentru reparații, iar dacă are o valoare mai mare decât valoare de inventar, atunci nu mai este reparație, este investiție.

D-1 președinte de ședință Dănilă Emil – noi nu luăm drumurile prin transfer, noi luăm în administrare și nu ne dă nimeni valoarea de inventar. Valoarea bunurilor rămâne acolo unde este, la drumurile naționale.

D-1 consilier Martin Ștefan – estimarea devizului general și, implicit, a întregului proiect, se bazează nu pe un deviz detaliat, ci numai pe niște calcule aritmetice pe care le putea face și un copil de clasa a IV-a dacă primește de la profesor suprafețele și valoarea care trebuie să iasă din calcul. Dacă sunt 10.000 mp, iar valoarea investiției este de 150 de miliarde, faceți socoteala, că e simplu, să vedem cât iese pe metru pătrat. Dacă am presupune prin absurd că totuși aprobăm documentul, ne punem întrebarea de ce aceste drumuri nu s-au reparat până acum, pentru că drumurile din Onești nu sunt stricate de 4 ani, sunt stricate de 12 ani. Ca să fiu foarte corect, ceva s-a făcut în primăvara lui 2008, înaintea alegerilor locale, ceva se va face în 2012, să înțelegem că restul se păstrează pentru 2016? Mai continui și mai spun că acest plan de reparații pentru străzile din municipiul Onești conține străzi care încă arată într-o stare bună, dar nu se discută nimic despre străzi care astăzi, în Onești în 2011, arată ca niște străzi din secolul 19, nici măcar nu sunt balastate și vă spun care sunt aceste străzi: Vasile Alecsandri și Eternității în zona cartierului Mal, Erou Turturică și sunt convins că mai sunt și altele. Acolo locuiesc tot cetățeni ai municipiului Onești care plătesc taxe și impozite. Acum, revin la o discuție care mi s-a tot reproșat și am să vă aduc în atenție că în planul de reparații apare înființarea unui sens giratoriu în intersecția Libertății cu strada Belvedere. Sincer, am crezut că acel sens giratoriu a fost un experiment nefericit, am făcut și niște fotografii în care o să vedeți că acel sens giratoriu nu mai este rotund, el

este acum un poligon neregulat. Acest lucru este din cauză că în zonă este o spălătorie care stropește cu apă pe șosea și care în condiții de iarnă îngheață și toate autotrenurile care trec dau peste el și-l dărâmă. Este o investiție proastă. Unde mai pui și faptul că nici o carte de specialitate în domeniul construcției infrastructurii rutiere sau în domeniul circulației pe drumurile publice nu recomandă sensul giratoriu în intersecțiile în T. Ele sunt recomandate în intersecțiile cu vizibilitate bună în cruce sau de trei drumuri, dar care nu sunt în T, în Y să zicem. În numele șoferilor care tranzitează orașul acesta și a celor care locuiesc aici, vă rog să eliminați această semnalizare din intersecția Libertății cu strada Belvedere. În situația în care veți fi de acord, mai am o altă propunere: să puneți o pancardă în mijlocul sensului în care să notați numele celor care au aprobat acest proiect.

D-l consilier Cetean Bălănică Mircea Nicolae – O să vorbesc în dubla calitate pe care o avem cu toții, aceea de cetățean în primul rând și apoi cea de consilier. Se pot imputa multe acestui caiet de sacini și putem discuta pe tema asta încă vreo trei ani de acum încolo, dar în ceea ce privește oportunitatea unei asemenea repații, bănuiesc că nimeni, indiferent de culoarea politică sau sufletească, nu are nimic împotriva. Nu cred că există un cetățean în sala asta care să spună că nu-i necesar. Sunt de acord că trebuie să fim foarte riguroși cu banul public și să-l folosim cât mai temeinic fără a-l risipi pe acele eventuale accidente care apar, surprări. Am înțeles și subscriu la ceea ce spune colegul Nicolcea, colegul Martin, am putea discuta pe tema asta 300 de ani și cu siguranță toată lumea are argumente pro și contra, putem îmbunătăți acest proiect nemaipomenit dându-l unei instituții specializate, cu arhitecți. Problema cea mai stringentă este că drumurile sunt extraordinar de proaste și distrugerile ne suportăm zi de zi, de la nervi, neuronii care odată consumați organismul nu-i mai regenerează, până la cauciucuri, amortizoare. Sunt pentru o rigoare mai mare a acestui caiet de sacini, ar fi colosal să fie un proiect și nu un caiet de sarcini. Aș vrea să fim mai hotărâți și ca lucrul acesta să se întâmple mai rapid pentru că în curând voi merge pe puntea mașinii și nu pe roți. Cei care merg în orașul ăsta, asta suportă. În altă ordine de idei, cred că drumurile aferente drumurilor naționale care traversează orașul ar trebui să aibă un alt calcul de rezistență, dat fiind că circulația pe ele este mult mai intensă și foarte grea. Ca atare, sunt pentru un proiect mai riguros decât acesta, mai temeinic, mai adevărat. Nu putem ca într-un proiect să cuprindem toate cerințele orașului, dar dacă vrem să facem totul dintr-o dată sigur nu vom face nimic. Calea Mărășești este o prioritate absolută, cu ea trebuie început, trebuie finalizat. Sper ca acest guvern să se răzgândească și să înțeleagă că datoria este a Guvernului, nu a comunității locale, pentru că noi vom plăti cam de două ori aceste costuri, ce-am plătit până acum prin diverse taxe de drum care ar fi trebuit să se reîntoarcă în comunitate pentru așa ceva, plus că vom face acest credit care se pare că este singura soluție la ora actuală. Contraziceți-mă, dați-mi o altă soluție viabilă în acest sens și cu plăcere subscriu la ea. Deocamdată, așa cum se mișcă lucrurile în criza asta, povară va cădea iarăși pe umerii populației, deși populația a mai plătit o dată aceste lucrări. Nu cred că este vina comunității, nici a noastră, ca și consilieri, nici a executivului, că lucrurile nu se desfășoară normal, dar într-o situație deosebită cum este asta cineva trebuie să găsească o soluție. Se pare că singura soluție viabilă, poate nu

foarte corectă, dar necesară, este acest împrumut. Nu am toate datele pentru a spune „da” pentru acest proiect de hotărâre. Ne vom mai gândi, dar nu uitați că nu putem face toate lucrurile dintr-o dată oricât de Dumnezeu și de Mafalda ne-am crede. Deci, nu putem rezolva și parcări și parcuri de distracție sau mai știu eu ce, ar fi minunat, dar toate odată nu se pot face și în nici într-un caz în 150 de miliarde.

D-l consilier Negoită Ion – necesitatea reparării acestor drumuri este sigură și dorită de toți cetățenii municipiului Onești și problema această a fost ridicată de noi aici de multe ori. Nu se pune problema numai cetățenii orașului, dar și pentru cei care trec prin Onești, care simt necesitatea reparării acestui drum și pentru că nu trec prin zona centrală, ci numai traversează orașul, pleacă cu impresii foarte neplăcute despre acest municipiu. Gradul de îndatorare discutat cu direcția financiară, după ce facem și acest împrumut, se ridică la 14%, față de 30% cât este maximul prevăzut prin lege. Problemele ridicate de antevorbitorii mei sunt necesare și unele dintre ele pot fi preluate în proiectele de execuție și trebuie să avem în vedere că pe Calea Mărășești, din cei 6,5 km partea cu blocurile este de 1,5 km. În 1952 Oneștiul era o comună, iar toată canalizarea s-a făcut pe măsură ce s-a dezvoltat orașul, iar toată partea de jos este una din cele mai noi făcute, după 1972 au început să se construiască acele blocuri, deci și canalizarea s-a făcut tot în acel timp. Canalul central colector nu trece pe acolo, trece pe la Podul Alb și prin spate, dincolo de calea ferată, iar pe acolo trece canalizarea pluvială și ce rezultă de la apa menajeră. Trebuie să aveți în vedere că pentru realizarea acestui proiect trebuie urmați niște pași. Să aprobăm proiectul și după aceea urmează ca executivul să facă licitația cu băncile, care durează, după aceea trebuie să facă licitația cu constructorii, care durează și dacă mai vine un constructor cu o contestație justificată sau nejustificată, ne aruncă afară din timpul necesar, pentru că posibilitatea reparării drumurilor în condiții de calitate sporită este pe vreme caldă, pe timp de vară. De aceea este bine să ne gândim la necesitatea asta și la faptul că oamenii așteaptă să fie reparate drumurile. Tot ce mai e de făcut, de adăugat se poate face la proiectele de execuție și sunt de acord cu tot ce s-a spus aici. Însă există o ordine de priorități, sunt niște sume pe care le putem obține și niște lucrări pe care trebuie să le realizăm. Problema cu jocurile am mai discutat-o și am și aprobat-o, cred că executivul o desfășoară în continuare și vor fi rezolvate, la fel și problema spațiilor verzi care este în desfășurare, plantarea de pomi a început încă din 1996 și a început să se vadă pe str. Belvedere, pe Al. I. Cuza. Trebuie să ne gândim la timpii necesari reparării drumurilor, altfel ne ducem cu ele în iarnă și le facem la anul. Deci, eu propun să aprobăm acest proiect înaintat de către executiv. În ceea ce privește predarea străzilor, în toată perioada asta de obținere a creditelor, a licitațiilor, se poate face predarea. Dacă nu se va face predarea, nu vom putea cheltui banii, deci în mod sigur se va realiza această predare.

D-l consilier Tofan Ion - într-adevăr, caietul de sarcini suportă unele îmbunătățiri, ele au fost pertinente prezentate de dl consilier Nicolcea. La discutarea bugetului de venituri și cheltuieli pe anul 2011 s-a demonstrat că din acesta lipsesc cel puțin 50 de miliarde înainte de a veni această hotărâre a guvernului care ne impune să luăm sectoarele de drum. Cu această hotărâre a guvernului s-a trecut mult peste 50 de

miliarde, iar acolo se spune foarte clar despre sectoarele de drum DN11, DN11A, DN12A care ne sunt predate nouă și noi trebuie să le luăm printr-un protocol, fără să se țină cont de aprobarea Consiliului Local Onești. Dacă o să studiați, o să vedeți ce scrie în preambulul hotărârii, trebuie să le luăm cu protocol și să le facem în continuare. Pentru realizarea canalizărilor de care s-a vorbit aici, sunt accesate o serie de fonduri europene pe care noi le-am aprobat și care sunt în derulare. Acolo unde s-au stricat garajele parcările trebuie date înapoi, acolo unde s-au realizat aceste parcări populația este mulțumită. Dacă tot amânăm proiectele astea, va trece vara, toamna când vom putea face niște proiecte de calitate. Dacă nu le vom face anul acesta, se va spune că e an electoral, cum a spus dl Martin că s-a făcut în 2008, dar dl Cetean poate să spună că s-a făcut cam în fiecare an o plombare pe Mărășești, deci s-a făcut ceva, cu fondurile proprii.

Dl primar ing. Emil Lemnaru – vreau să informez consiliul local că cei care au pregătit această documentație sunt niște profesioniști în domeniul construcției de drumuri și reabilitării de drumuri, deci documentația este făcută după toate regulile tehnice și ingineresti. Propunerea cu care am venit noi aici este să nu amestecăm coșurile de gunoi cu băncile, cu peisajul urbanistic al blocurilor, cu peisajul floral care trebuie amplasat de o parte și de alta a străzii. Noi am predat aceste drumuri în baza unei hotărâri în perioada Guvernului Tăriceanu la Guvernul României în iulie 2007, cu scopul de a turna un covor nou de asfalt, de a reabilita cei 15 km de drum național care străbat orașul nostru. De asemenea, am dat aceste segmente de drumuri naționale și cu două poduri. Este vorba despre podul peste râul Troțuș pentru care trebuie aproape 200 miliarde de lei pentru reabilitare integrală pentru că sunt grinzi deja corodate și pentru a face podul respectiv la 4 benzi de circulație. Dacă trecem de la o așa infrastructură rutieră străbătută de 65% din populația României pe zona noastră, pentru că în funcție de asta trebuie să se dea taxele și impozitele pentru drumurile utilizate, iată, suntem puși în situația de astăzi de a dezbate o chestiune care ne crează probleme. Populația orașului dorește reabilitarea acestui drum care constă într-un covor asfaltic de 4-5 cm cu calitatea corespunzătoare cerută de standardele în vigoare pe suportul din beton realizat de ani și ani de zile. Pe zona de la sensul giratoriu Carom și până la Rădeana este din beton și este de acum 40 de ani. Deci, pe acest suport care există se fac rețușurile necesare, se fac colmatările de rigoare și se toarnă un strat de asfalt, așa cum este prevăzută tehnologia după toate normele impuse. Este o chestiune grea, dar obligatorie pentru orașul nostru ca să reparăm aceste drumuri. Au venit la primărie zeci de cereri din partea cetățenilor, grupuri de conducători auto, taximetriștii din oraș cer repararea acestor drumuri care arată grav. Repet, este vorba de drumuri naționale care sunt proprietatea statului, nu despre cele care sunt proprietatea municipiului care se fac pe reparații și nu pe investiții. Bani care se vor lua de la termocentrală, dacă reușim să valorificăm acest bun al municipiului, vor putea fi folosiți numai pe investiții. În acest sens, s-a aprobat studiul ca să refacem contorizarea pe orizontală și conductele care sunt la ora actuală neprotejate, proprietatea municipiului, și care străbat subsolurile diverselor blocuri.

Vreau să vă mai spun o chestiune în legătură cu aceste drumuri. Le-am fi făcut noi cu posibilități proprii, dar nu avem dotări și utilaje corespunzătoare și capacitatea necesară umană de a face aceste asfaltări. Ele sunt de mare anvergură și durata de viață a

unui asemenea drum este în jur de 5-6 ani de zile, după care se trece din nou la reasfaltare. Atât pe b-dul Republicii, cât și pe strada George Călinescu și pe Mărășești către obor toată infrastructura, suportul de bază este realizat. Ce vom spune cetățenilor când vom avea și credit aprobat și rezolvate contestațiile și plouă afară în toamna și ne vor întreba de ce nu reparăm drumurile? Ce facem, le reparăm la iarnă? Ele trebuie reparate vara, începem din aprilie și mergem până în octombrie. Dacă în aceste 6 – 7 luni de zile nu realizăm această reparație, lucrarea nu se mai poate face decât în anul următor, din aprilie 2012. Dacă ne apucăm să le facem atunci, spuneți dumneavoastră, unii oameni politici, că sunt acțiuni electorale. Deci, stimați colegi, nu o fac în scop electoral, o fac la cerința cetățenilor, în slujba cetățenilor, pentru asta am venit la această primărie, să slujesc cetățenii municipiului Onești, să fac tot ce se poate ca să-i ajut pe ei în primul rând. Iar alte jocuri care mai sunt, de înțelegeri și de culise, sunt aspecte care nu trebuie să ne privească pe noi astăzi. Avem 15 km de drum, avem de făcut vreo 30 de parcări. Am făcut și studiu cu pavele ecologice în care să se scurgă apa, avem și aici un proiect și am făcut un studiu comparativ, pe beton, pe mixtură asfaltică sau pe pavele dintr-astea speciale. Costurile sunt cu aproape 300-400 milioane mai mari la cele care sunt din romburi printre care crește iarba. Dar și acea parcare cere suport de beton, pentru că după aia se lasă materialul de jos și avem iarăși probleme. Avem totuși o experiență și am vrea să facem noi cu forțe proprii toate parcările din oraș, dar nu reușim acest lucru că n-avem decât o mână de oameni speriați că mâine, poimâine își pierde locurile de muncă. Cu acești oameni vom face în continuare parcări pe segmente care nu sunt incluse în acest proiect privind repararea infrastructurii de 15 km drumuri naționale și 30 de parcări. Avem și un proiect care prevede ce spunea dl Nicolcea, avem strategia de dezvoltare a municipiului care arată foarte clar: locurile de joacă ale copiilor pe care le vom continua anul acesta, este o investiție de câteva miliarde pe care sperăm să o finalizăm în parcul municipal.

Acum vreau să închei cu o chestiune și sunt obligat să vă cer dumneavoastră să amânăm discuțiile la acest proiect pentru următoarea ședință, deși este în detrimentul cetățenilor. Înainte de a veni la ședință, colegii mi-au adus o expunere de motive foarte interesantă, publicată în Monitorul Oficial nr.107 din 10 februarie 2011 referitor la actul nr 84 din 02 februarie 2011. Citesc motivele emiterii actului normativ din nota de fundamentare la Hotărârea Guvernului nr.84/2011, numai partea care vă interesează pe dumneavoastră, pentru că trebuie să o aprofundăm să vedem dacă au dreptate dânșii sau poate avem noi dreptate, ca cetățeni ai orașului, că s-ar putea să fie niște chestiuni care să conducă la niște chestiuni îmbucurătoare pentru noi, dintr-o dată să ne trezim cu drumuri reparate, așa cum Adjud – Rădeana s-a reparat de două ori, ceva incredibil, a fost reparat într-un an și după aia au mai turnat încă un strat de asfalt: „Descrierea situației actuale: Drumurile publice din România reprezintă componentele principale ale sistemului național de transport și constituie obiectul exclusiv al proprietății publice.

Având în vedere prevederile art. 21 alin (2) și art. 221 alin. (1) din Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare, prin care se precizează că sectoarele de drum național situate în intravilanul reședințelor de județe și al municipiilor sunt în administrarea consiliilor locale și pot fi preluate pentru realizarea proiectelor prioritare de interes național de

către administratorul drumurilor naționale, odată cu finalizarea lucrărilor acestea se retransmit din administrarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, în administrarea autorităților administrației publice locale de la care au fost preluate.

Sectoarele de drum național prevăzute în anexă, propuse pentru retransmiterea în administrarea autorităților administrației publice locale prin prezentul proiect de hotărâre a Guvernului, au fost preluate în administrarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii prin hotărâri ale Guvernului. Pentru toate aceste sectoare de drum național, lucrările în vederea realizării de către Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A. a activităților de interes național, **au fost finalizate**”.

Aceasta este expunerea de motive pe care v-am prezentat-o dumneavoastră ca să vedeți cum noi suntem deznădăjduiți că nu reușim să avem drumurile naționale reparate, că trebuie să punem și pomi pe alături, să mai facem și o canalizare, dar în această expunere se spune că „drumurile sunt finalizate”. Iată că în baza acestei expuneri de motive făcute de nu știu ce personaj din teritoriu, s-a emis această hotărâre de Guvern în necunoștință de cauză și noi acum suntem obligați să preluăm drumurile și să le facem, ele ar fi trebuit să fie finalizate, așa cum spune expunerea de motive. Nu este o invenție a noastră, a executivului. Am decis că mai trebuie rezolvate anumite aspecte, corelate, să vedem totuși ce s-a întâmplat, mergem pe calea Mărășești și vedem că drumul este finalizat, e o chestiune foarte importantă. La fel, pe b-dul Republicii, pe str. George Călinescu sau spre obor. Iată cum nouă ni se transmite într-o expunere de motive că drumul este finalizat. Probabil trebuia să fie mai atenți cei de acolo și să nu promoveze această hotărâre. Se specifică și sectoarele de drum: DN 11, km 125 + 100 – km 132 + 500; DN 11A, km 0 + 000 – km 6 + 700; DN 12A, km 114 + 600 – km 115 + 530. În această motivație sunt și alte drumuri de la alte municipii necăjite și nevoiașe, poate acolo s-or fi reparat, dar la noi nu au mai ajuns.

Deci, suntem în situația în care trebuie să analizăm, să vedem cumva dacă aceste drumuri sunt finalizate sau nu, iar după aceea să mai promovăm încă o dată proiectul, poate găsim o soluție, pentru că vreau să vă spun că cetățenii acestui municipiu doresc aceste drumuri reparate, își distrug mașinile, au nevoie de seriozitatea primarului și consiliului local în felul cum abordează problemele municipiului, pentru de asta ne-au ales aici, să muncim pentru dânșii. Vă rog să lămurim aceste lucruri într-o ședință viitoare, fie ordinară sau extraordinară, să găsim calea prin care să fie cel mai bine pentru municipiul nostru.

D-I consilier Nicolcea Gelu–Titel – vreau și eu un drept la replică, pentru că întotdeauna dl primar are ultimul cuvânt și a făcut referire și la intervenția pe care am avut-o. Să nu se înțeleagă aiaci că dumneavoastră vreți să faceți drumurile și noi, consilierii, ne opunem acestui lucru. Porțiunea de drum Rădeana – Onești abia acum s-a pus în discuție, de două săptămâni, și ați făcut repede proiectul în câteva zile, iar celelalte drumuri din Onești nu au fost prinse în buget. Uitați ce spune în proiectul de buget pe anul 2011 pe care l-am aprobat: „amenajare zonă centrală: Aleea Parcului, bulevardul Oituz, Perchiului, Tineretului”. Oituz și Tineretului sunt prinse și acum, dar celelalte străzi de ce nu le-am prins atunci? Noi vrem să se facă aceste drumuri, știu care

este situația orașului pentru că locuiesc aici de 40 de ani, dar atât am spus, să se facă separat. Porțiunea de drum Rădeana – Onești, dacă rămîne în administrarea municipiului și după ce vom primi punctul de vedere al ministerului, pentru că există acest referat de necesitate care nu corespunde realității, să se facă separat de celelalte lucruri, să se facă profesional cu tehnologie, studiu de execuție. Poate că firma de la Bacău are experiență, dar asta nu înseamnă că noi trebuie să luăm de bun tot ce este scris acolo. Referitor la partea de parcări, nu puteți să spuneți că le amestecăm cu băncile și coșurile de gunoi, eu am spus ca fiecare incintă să aibă un proiect de execuție detaliat care să cuprindă suprafața totală de amenajat, cât este parcare, cât este spațiu verde, cât este loc de joacă pentru copii. Iar când facem o parcare, nu o facem pentru că vrem noi dale înierbate, trebuie să respectăm niște legi care ne obligă referitor la mediu, trebuie să avem o autorizație de la mediu dacă ne dă voie să punem acolo bitum sau beton. Vă dau un exemplu, parcare de la spital care a fost făcută, dar s-a distrus o mare parte din spațiu verde, la poartă, în dreapta, s-a turnat beton și între cei doi copaci unde nu se parchează nimic, în fața bisericii, unde voia să fie un spațiu verde, s-a pus clopotnița care trebuia pusă în colțul parării, lângă biserică, că să nu blocheze tot spațiul acela pe care trebuie să-l amenajăm. De aia spun că noi nu accesăm fonduri europene, pentru că spunem „lasă că merge și-așa, că facem noi proiectele pe picior”, dar haideți să facem proiectele așejat, documentate pe lege, nimeni nu spune că nu vrem să le facem. Dacă acest proiect este făcut așa cum se cuvine, în prima ședință eu îl votez. Nu este vorba că aprobăm un credit sau nu-l aprobăm, este pentru ce-l aprobăm și cum vrem să facem lucrul acesta. Așa cum dumneavoastră acasă aveți propria grădină la care țineți și eu țin ca incintele din interiorul blocurilor să fie făcute ca propriile grădini. Asta am vrut să spun!

Dl primar ing. Emil Lemnaru – am zis că retragem proiectele, dar am o completare de făcut. Noi avem o strategie de dezvoltare a municipiului foarte frumoasă și-l invit pe domnul consilier să vadă cum arată această strategie pe diferite zone, care nu au numai parcări, se realizează acolo și jocuri de copii și modul pietonal. Sunt lucruri foarte frumoase care se realizează pe fonduri europene, este un proiect de aproape 100 miliarde de lei care este în curs de accesare și sperăm să-l rezolvăm, așa cum de fapt astăzi avem 215 miliarde de lei acestea pentru toată rețeaua de învățământ și amintesc aici: școala nr.7, școala nr.2, colegiul „Gh. Asachi”, colegiul „Dimitrie Cantemir”. Toate aceste complexe școlare vor cuprinde reabilitări capitale pe fonduri europene accesate de către Consiliul Local Onești și primarul municipiului Onești cu compartimentele din subordinea acestuia și este meritul dumneavoastră, domnilor consilieri. Strategia există atât pentru partea de nord a orașului, cât și pentru partea de sud a orașului cu aceste aproape 100 de miliarde de lei. Dl consilier Nicolcea are perfectă dreptate când spune că trebuie să respirăm oxigen, să avem spațiu verde, într-adevăr trebuie să îmbinăm unele cu altele. Noi am discutat astăzi aici despre cei 15 km de drumuri naționale, dar, de asemenea, sunt câteva drumuri care sunt tot ale oneștenilor și sunt obligatorii de reparat, dacă tot le reparăm pe cele naționale, de ce să nu le reparăm pe acelea pe care le folosesc numai oneștenii, este o chestiune firească și normală, de îmbinare în care se vor corela și aceste aspecte în perioada următoare. Deci, domnule președinte, cred eu că este binevenită propunerea pe care o fac, de a retrage cele trei proiecte.

D-l consilier Martin Ștefan – ceea ce am remarcat cu mult timp în urmă este perfect adevărat, domnule primar, sunteți un adevărat om politic, vă felicit! Ați reușit să duceți discuția de la drumuri, la școli, la fonduri europene. În schimb, ceea ce discutăm astăzi, acum, aici, este studiul de fezabilitate, acesta este proiectul pe ordinea de zi. Retragera acestui studiu este benefică, poate în momentul în care îl vom readuce în discuție va fi un adevărat studiu de fezabilitate, va avea o documentație foarte clară în spate. Mie mi s-a părut pripită această chestiune, graba în care pentru o hotărâre de guvern apărută în februarie facem repede un proiect pe picioare și îl băgăm în două ședințe consecutive pe 3 și pe 10 martie, ca să îl aprobe consiliul local, nu se face așa ceva! Abia ați așteptat chestiunea asta! Suntem de acord cu repararea tuturor străzilor din municipiul Onești, dar nu pe putem face ca niște novici.

Dl. secretar cons.jur. Daniel Spânu – deci, proiectele de hotărâre nr. 3, 4 și 5 au fost retrase de pe ordinea de zi de către inițiator.

Se trece la punctul șase de pe ordinea de zi:

6. Proiect de hotărâre privind aprobarea privind aprobarea rectificării bugetului local al Municipiului Onești pe anul 2011.

Inițiator: ing. Emil Lemnaru – primar

Dl. primar ing. Emil Lemnaru – prezintă expunerea de motive

Dl director ec. Găbureanu Nicolae – prezintă raportul de specialitate

Discuții:

Dl. primar ing. Emil Lemnaru – înainte de a veni la ședință, am primit un ordin de la Ministerul Administrației și Internelor prin care suma de 10 milioane de lei pentru a subvenționa în continuare gazul metan necesar societății de termoficare Termon CT. Este o sumă importantă, binevenită mai ales în această perioadă grea de iarnă și supun aprobării dumneavoastră ca această sumă să fie preluată de instituția noastră și apoi retransmisă către Termon CT ca să-și facă plățile pentru buna funcționare a acestei societăți.

D-l președinte de ședință Dănilă Emil – supun la vot proiectul de hotărâre propus de executiv :

Pentru: 19 voturi

Se aprobă în unanimitate.

D-l președinte de ședință Dănilă Emil – nemaifiind discuții, declar închise lucrările ședinței de astăzi.

**PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,
Dănilă Emil**

**SECRETARUL
MUNICIPIULUI ONEȘTI,
Cons.jur. Daniel Spânu**