

PMB Registratură
Telefon Registratură: 021-3021515



PMB Registratură

Nr_inreg: 24571

Data 13.02.2023 09:56:45
înregistrării:

Term: 15.03.2023

Nr_inreg_direcție:

Cetățean:
partea Grupului de
Inițiativă Civică Izvor

Adr_Cetățean:
stradă - Dimitrie Gusti, nr. 20, Bloc
-, Scara -, Etaj -, Apartament -, -

Tel:

Ghișeu: 8

Cond.PMB:

Direcție: Direcția Asistență Tehnică
și Juridică

Probl: 10.2 - Problema corespondența

Desc Probl: Sugestii îmbunătățire
proiect dezbateri publică
- Proiect de hotărâre
privind aprobarea
Planului Urbanistic Zonal
Linia M4 de Metrou
Tronson Gara de Nord -
Gara Progresului

Adresa: Strada -, nr. -, Bloc -, Scara ,
Etaj -, Apartament -, -

Doc: Cerere initiala

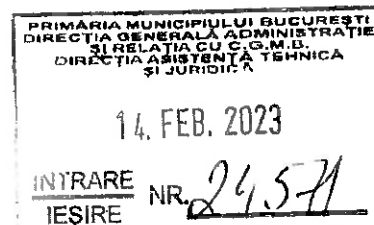
Pers. Contact:

Inf Supl: -

Doc.
extern:

Elena Cretan

De la: Grup Initiativa Civica
Trimis: duminică, 12 februarie 2023 21:55
Către: Relatii Publice; Proiecte Supuse Dezbaterii Publice
Cc:
Subiect: Sugestii imbunataşire proiect dezbatare publica
Ataşări: Recomandari_proiect dezbatare publica.docx



Bună ziua,

Vă rog să îmi transmiteți un număr de înregistrare pentru documentul atașat.

Cu respect

Grupul de Inițiativă Civică Izvor

Acest email a fost scanat de Blind Defender (This email was scanned by Blind Defender)

Data: 12.02.2023

Ref: Sugestii pentru îmbunătățirea documentului "Proiect de hotărâre privind aprobarea Planului Urbanistic Zonal LINIA M4 DE METROU TRONSON GARA DE NORD - GARA PROGRESUL" aflat în dezbatere publică

Stimată doamnă/Stimate domnule,

Având în vedere prevederile Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, subsemnatul _____ identificată cu _____ vă transmit sugestiile Grupului de Inițiativă Civică Parcul Izvor de îmbunătățire a proiectului "Proiect de hotărâre privind aprobarea Planului Urbanistic Zonal LINIA M4 DE METROU TRONSON GARA DE NORD - GARA PROGRESUL":

Documentele puse în dezbatere publică au un caracter extrem de tehnic, lucru care contravine spiritului dezbaterii publice care presupune accesibilizarea informațiilor pentru cetățeni. Cu toate acestea, după un efort considerabil, am identificat o problemă pe care, prin prezenta, vă solicităm să o rezolvați anterior supunerii votului Consiliului General.

Una dintre laturile parcului Izvor – dinspre Strada B. P. Hașdeu, pare, din schițele publicate (spre exemplu, planșa 5), că este foarte aproape de zona de șantier pentru acest proiect. Având în vedere prevederile OUG 114/2007 care prevăd protejarea parcului, vă solicităm să includeți în proiectul de propunere de Hotărâre de Consiliu General măsuri explicite pentru protecția spațiului verde din această zonă, măsuri care să prevină tăieri de arbori sau diminuarea spațiului verde. Dincolo de protecția impusă de legislația de mediu, susținem prezenta solicitare de îmbunătățire a proiectului și în virtutea calității foarte proaste a aerului (lucru care a condus la amenințarea cu infringement de mediu în București), precum și ariile reduse de spații verzi din București. Credem că proiectele care vizează dezvoltarea Bucureștiului trebuie să aibă ca prioritate protecția, dezvoltarea și creșterea calității spațiilor verzi. Iar acest proiect nu trebuie să fie o excepție.

Având în vedere prevederile legii 52/2003, Art. 12 (3): „Autoritățile administrației publice prevăzute la art. 4 sunt obligate să justifice în scris nepreluarea recomandărilor formulate și înaintate în scris de cetățeni și asociațiile legal constituite ale acestora”, vă solicit să transmiteți în scris recomandările nepreluate, precum și motivul pentru care acestea au fost respinse.

Persoană de contact:

Mulțumesc,

Din partea Grupului de Inițiativă Civică Parcul Izvor

PMB Registratură
Telefon Registratură: 021-3021515



PMB Registratură

Nr_inreg: 25461

Data 14.02.2023 08:58:55
inregistrarii:

Term: 16.03.2023

Nr_inreg_directie:

Cetățean:

Adr_Cetățean:

-, Strada -, nr. -, Bloc -, Scara -, Etaj
-, Apartament -

Tel:

Ghișeu: 3

Cond.PMB:

Direcție: Direcția Asistență Tehnică
și Juridică

Probl: 10.2 - Problema corespondenta

Desc Probl: Propuneri pentru
proiectul de hotărare
privind aprobarea
Planului Urbanistic Zonal
Linia 4 de metrou tronson
Gara de Nord - Gara
Progresul

Adresa: Strada -, nr. -, Bloc -, Scara ,
Etaj -, Apartament -, -

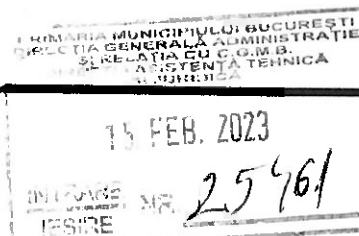
Doc: Cerere initiala

Pers. Contact:

Inf Supl: -

Doc.
extern:

Elena Cretan



De la:

Trimis:

Către:

Cc:

Subiect:

Atașări:

10:22:56

Relatii Publice

Proiecte Supuse Dezbaterei Publice

Propuneri pentru proiectul de hotarare privind aprobarea Planului Urbanistic Zonal
Linia 4 de metrou tronson Gara de Nord - Gara Progresul

Observatii si propuneri traseu M4.pdf; Screenshot 5.jpg; Screenshot 0.jpg;
Screenshot 1.jpg; Screenshot 3.jpg; Screenshot 2.jpg; Bloc A spate b.jpg; Bloc A
spate c.jpg; Bloc A spate e.jpg; Bloc A spate d.jpg; Bloc A spate a.jpg; detaliu 2a
pasaj Viilor.jpg; detaliu pasaj 2 Piata Sudului.jpg; schita ansamblu pasaje rutiere
inelul principal zona sud.jpg; detaliu 2 pasaj Viilor.jpg; detaliu 1 pasaj Viilor.jpg;
Sectiune pasaje Eroii Revolutiei.jpg

Buna ziua,

Cotele de adancime aferente schemei tehnologice nu sunt lizibile in niciuna din plansele anexate, nici nu sunt mentionate in text, acestea fiind esentiale pentru caracterizarea unei constructii subterane si a posibilelor efecte ale acestora. Se pot scana separat partile din planse care contin aceste date si anexate separat pe site-ul PMB, lipsa acestora constituind un viciu in procedura de consultare publica (sunt atasate imaginile edificatoare in fisierele denumite screenshot).

Traversarea corpului de cladire a Garii de Nord se face la foarte mica adancime, peretele superior al tunelurilor fiind la baza fundatiei cladirii, expunand-o la vibratiile produse in timpul trecerii garniturilor de metrou. Aceste vibratii pot produce deteriorari majore in structura de rezistenta. Desi exista materiale atenuatoare, acestea nu pot amortiza in totalitate vibratiile si au durata de viata limitata. Structura de rezistenta a cladirilor care se preteaza la astfel de traversari trebuie sa fie bazata pe materiale cu grad de elasticitate ridicat, cum ar fi scheletul metalic sau betonul armat special, rezistent la vibratii. Intrucat Gara de Nord este o cladire de patrimoniu, inainte de a aproba PUZ-ul supus dezbaterei, Primaria are datoria sa efectueze o expertiza separata de cea a proiectantului, a beneficiarului sau a ordonatorului de credite, pentru acest proiect. Ca o mentiune, in Paris metroul circula pe roti de cauciuc.

Pe strada Garii de Nord tunelul de metrou, cu sensul de deplasare dinspre str Berzei spre Gara de Nord are traseul in lungul axului strazii, la mica distanta si mica adancime fata de blocurile de locuinte aflate pe aceasta strada, atat construirea cat si exploatarea metroului putand afecta structura de rezistenta si stabilitatea acestora. Spre exemplu, Blocul A situat pe str Garii de Nord la nr. 6-8 este incadrat la clasa I de risc seismic, pe partea opusa strazii Garii de Nord, existand fisuri vizibile de la distanta, pe toata inaltimea acestui imobil si la toate scarile ale acestuia, acestea datorandu-se cel mai probabil tasarii neuniforme a solului pe care este amplasata constructia (imaginile atasate denumite Bloc A spate). La deplasarea in panta ascendenta a garniturilor de metrou - cum este cazul in tunelul cel mai apropiat de fundatia blocurilor in cauza - energia cinetica transmisa prin undele de vibratie este de cateva ori mai mare fata de deplasarea in plan orizontal. In acest caz, vibratiile pot avea in principal doua efecte, accentuarea afectarii structurii de rezistenta si tasarea accelerata a solului de sub aceste imobile. Si in acest caz se impune atat expertizarea independenta cat si oferirea posibilitatii locatarilor sa efectueze propria expertiza despre ce efecte ar avea circulatia metroului raportat la starea cladirii in care locuiesc, inainte de aprobarea PUZ-ului.

In cazul cladirilor istorice aflate pe culoarul de expropriere propus, expertizarile ar trebui efectuate anticipat de primarie, pe cheltuiala beneficiarului, si in functie de rezultatele acestora, ar trebui aprobat sau nu acest PUZ.

Amplasamentul statiei Eroii Revolutiei 2 se bazeaza pe presupunerea proiectantului ca acel spatiu subteran nu prezinta interes pentru sistematizarea circulatiei rutiere. Amplasarea acestei statii conform proiectului obtureaza complet subteranul in intersectia Eroii Revolutiei, care este delimitata in ambele parti laterale de doua cimitire si exclude orice alta posibilitate pentru realizarea de pasaje subterane sau tuneluri in zona respectiva, acesta fiind un nod foarte important, strategic pentru circulatia rutiera in zona de sud a Bucurestiului. Principalul proiect care trece

prin acest spatiu subteran este pasajul - tunel rutier de legatura intre Soseaua Oltenitei si Trafic Greu, de-a lungul si pe sub Soseaua Viilor si str Dr Constantin Istrati, prin care se realizeaza o varianta de inchidere a inelului circular principal (Sos Stefan cel Mare, Sos Mihai Bravu, Sos Oltenitiei, Trafic Greu, Razoare, Pod Basarab, Sos N. Titulescu). Acest traseu urmeaza prin subteran, in linii mari, o portiune din traseul liniei circulare de tramvai a Bucurestiului (imagini cu schitele tunelurilor si pasajelor, sectiune prin Piata Eroii Revolutiei sunt expuse mai jos). Chiar daca pentru moment nu se pune problema construirii acestui pasaj, poate ca aceasta solutie va fi o prioritate in viitor. Cealalta varianta de inchidere a inelului principal, prin viitorul pasaj Toporasi este utila, dar are o forma disproportionata raportata la centrul orasului, este mai lunga si implicit are o valoare de construire mai mare. Ambele variante pot coexista, intrucat vizeaza fluxuri de circulatie diferite.

Alt posibil proiect este pasajul subteran intre Calea Serban Voda si Soseaua Oltenitei, pe de o parte si Soseaua Giurgiului, pe de alta parte, doar pe sensul spre exteriorul orasului, care are rolul de a decongestiona traficul dinspre centru, care poate nu este de interes in prezent, dar ar putea deveni in viitor.

Pentru amplasarea unei noi statii subterane in zona Eroii Revolutiei exista si alte solutii tehnice decat cea prezentata in proiectul M4, solutii care pot coexista cu tunelurile rutiere.

Cu stima,

Acest email a fost scanat de Bitdefender (This email was scanned by Bitdefender)

Cotele de adancime aferente schemei tehnologice nu sunt lizibile in niciuna din plansele anexate, nici nu sunt mentionate in text, acestea fiind esentiale pentru caracterizarea unei constructii subterane si a posibilelor efecte ale acesteia. Se pot scana separat partile din planse care contin aceste date si anexate separat pe site-ul PMB, lipsa acestora constituind un viciu in procedura de consultare publica (sunt atasate imaginile edificatoare in fisierele denumite screenshot).

Traversarea corpului de cladire a Garii de Nord se face la foarte mica adancime, peretele superior al tunelurilor fiind la baza fundatiei cladirii, expunand-o la vibratiile produse in timpul trecerii garniturilor de metrou. Aceste vibratii pot produce deteriorari majore in structura de rezistenta. Desi exista materiale atenuatoare, acestea nu pot amortiza in totalitate vibratiile si au durata de viata limitata. Structura de rezistenta a cladirilor care se preteaza la astfel de traversari trebuie sa fie bazata pe materiale cu grad de elasticitate ridicat, cum ar fi scheletul metalic sau betonul armat special, rezistent la vibratii. Intrucat Gara de Nord este o cladire de patrimoniu, inainte de a aproba PUZ-ul supus dezbaterii, Primaria are datoria sa efectueze o expertiza separata de cea a proiectantului, a beneficiarului sau a ordonatorului de credite, pentru acest proiect. Ca o mentiune, in Paris metroul circula pe roti de cauciuc.

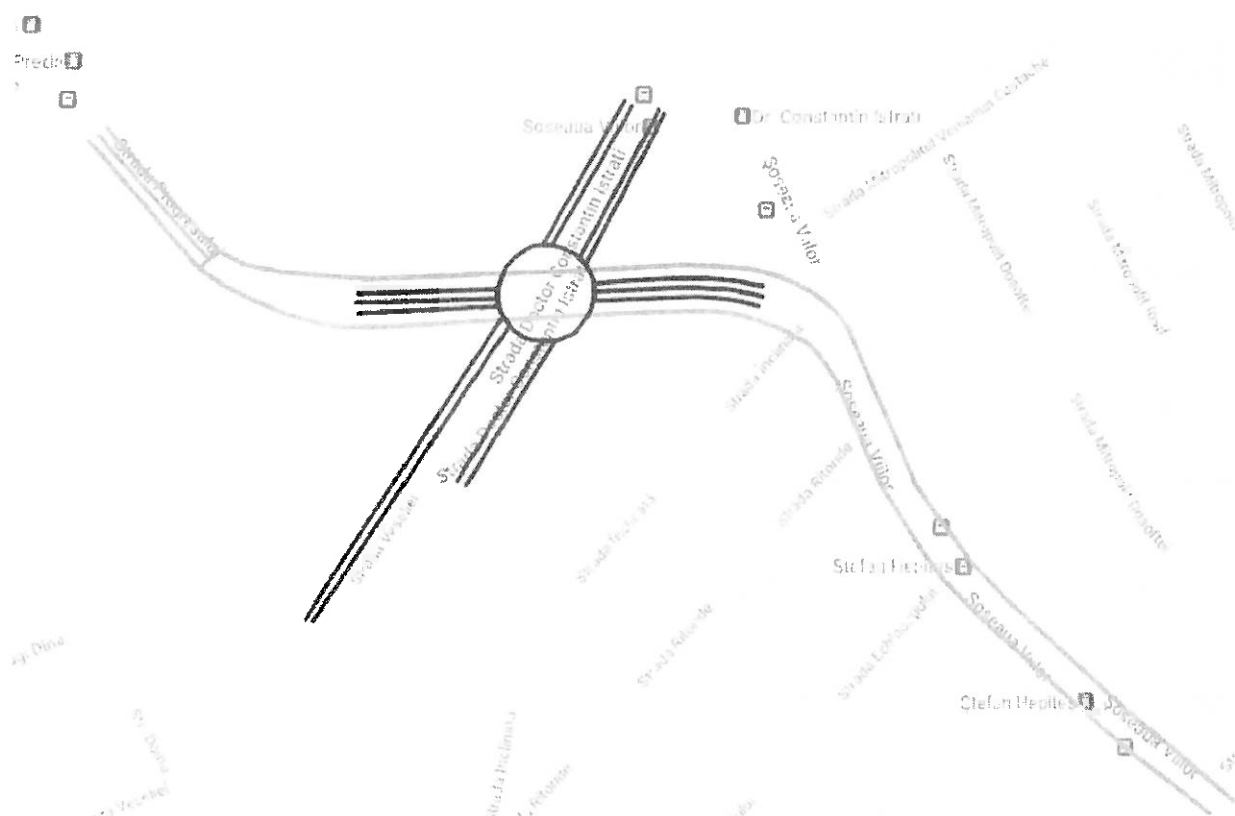
Pe strada Garii de Nord tunelul de metrou, cu sensul de deplasare dinspre str Berzei spre Gara de Nord are traseul in lungul axului strazii, la mica distanta si mica adancime fata de blocurile de locuinte aflate pe aceasta strada, atat construirea cat si exploatarea metroului putand afecta structura de rezistenta si stabilitatea acestora. Spre exemplu, Blocul A situat pe str Garii de Nord la nr. 6-8 este incadrat la clasa I de risc seismic, pe partea opusa strazii Garii de Nord, existand fisuri vizibile de la distanta, pe toata inaltimea acestui imobil si la toate scarile ale acestuia, acestea datorandu-se cel mai probabil tasarii neuniforme a solului pe care este amplasata constructia (imaginile atasate denumite Bloc A spate). La deplasarea in panta ascendenta a garniturilor de metrou - cum este cazul in tunelul cel mai apropiat de fundatia blocurilor in cauza - energia cinetica transmisa prin undele de vibratie este de cateva ori mai mare fata de deplasarea in plan orizontal. In acest caz, vibratiile pot avea in principal doua efecte, accentuarea afectarii structurii de rezistenta si tasarea accelerata a solului de sub aceste imobile. Si in acest caz se impune atat expertizarea independenta cat si oferirea posibilitatii locatarilor sa efectueze propria expertiza despre ce efecte ar avea circulatia metroului raportat la starea cladirii in care locuiesc, inainte de aprobarea PUZ-ului.

In cazul cladirilor istorice aflate pe culoarul de expropriere propus, expertizarile ar trebui efectuate anticipat de primarie, pe cheltuiala beneficiarului, si in functie de rezultatele acestora, ar trebui aprobat sau nu acest PUZ.

Amplasamentul statiei Eroii Revolutiei 2 se bazeaza pe presupunerea proiectantului ca acel spatiu subteran nu prezinta interes pentru sistematizarea circulatiei rutiere. Amplasarea acestei statii conform proiectului obtureaza complet subteranul in intersectia Eroii Revolutiei, care este delimitata in ambele parti laterale de doua cimitire si exclude orice alta posibilitate pentru realizarea de pasaje subterane sau tuneluri in zona respectiva, acesta fiind un nod foarte important, strategic pentru circulatia rutiera in zona de sud a Bucurestiului. Principalul proiect care trece prin acest spatiu subteran este pasajul - tunel rutier de legatura intre Soseaua Oltenitei si Trafic Greu, de-a lungul si pe sub Soseaua Viilor si str Dr Constantin Istrati, prin care se realizeaza o varianta de inchidere a inelului circular principal (Sos Stefan cel Mare, Sos Mihai Bravu, Sos Oltenitiei, Trafic Greu, Razoare, Pod Basarab, Sos N. Titulescu). Acest traseu urmeaza prin subteran, in linii mari, o portiune din traseul liniei circulare de tramvai a Bucurestiului (imagini cu schitele tunelurilor si pasajelor, sectiune prin Piata Eroii Revolutiei sunt expuse mai jos). Chiar daca pentru moment nu se pune problema construirii acestui pasaj, poate ca aceasta solutie va fi o prioritate in viitor. Cealalta varianta de inchidere a inelului principal, prin viitorul pasaj Toporasi este utila, dar are o forma disproportionata raportata la centrul orasului, este mai lunga si implicit are o valoare de construire mai mare. Ambele variante pot coexista, intrucat vizeaza fluxuri de circulatie diferite.



Schita ansamblu pasaje rutiere inelul principal zona sud



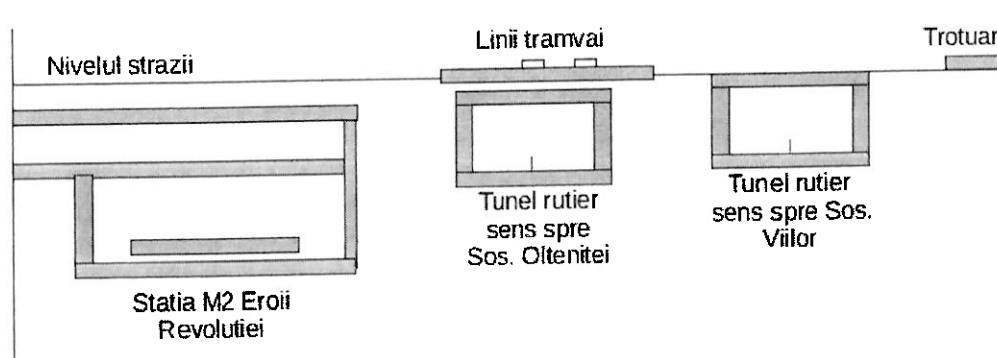
Detaliu pasaj zona Viilor Trafic Greu



Detaliu pasaj zona Eroii Revolutiei Soseaua Oltenitei



Detaliu pasaj zona Viilor Eroii Revolutiei



Secțiune transversală prin Piața
Eroii Revoluției

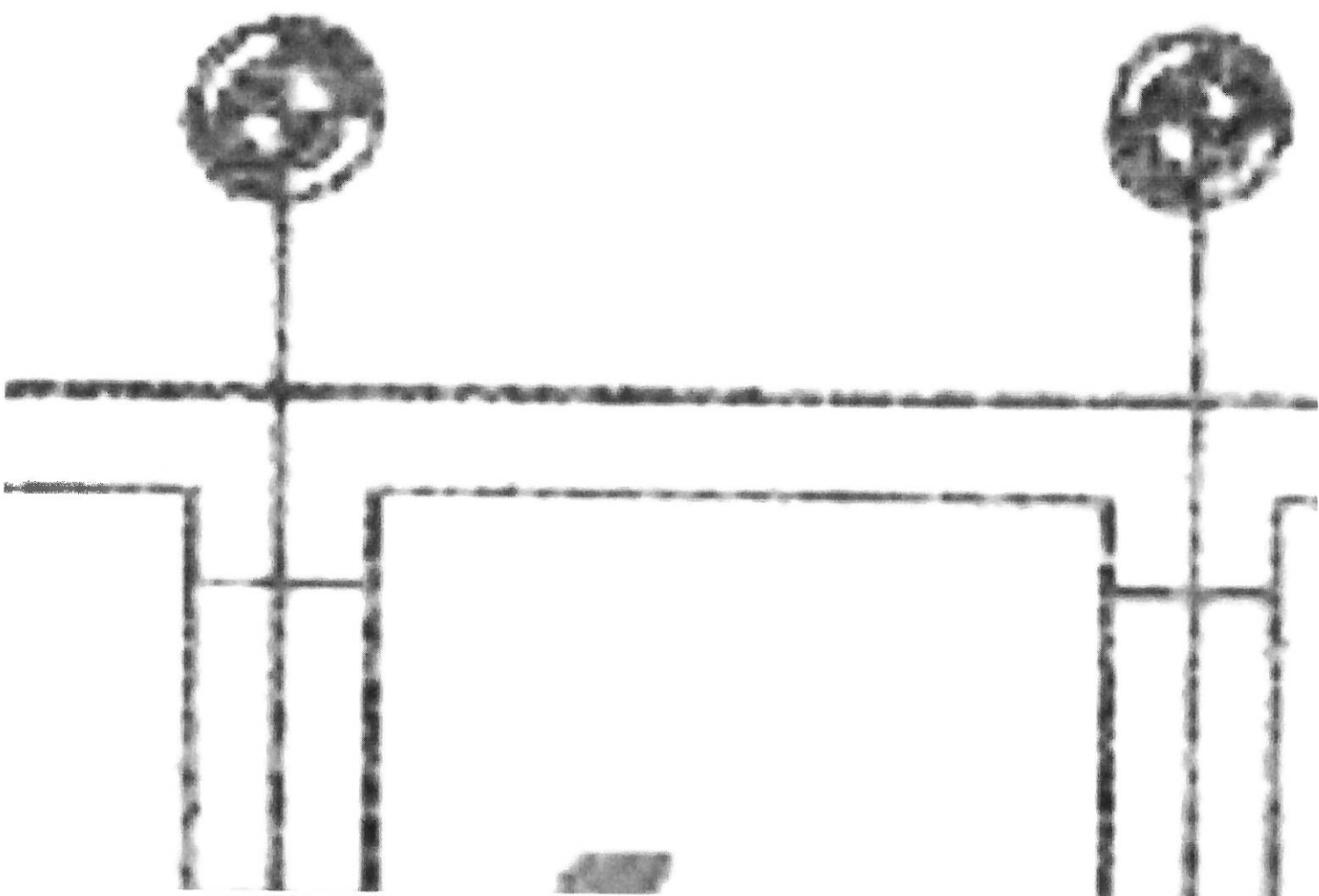
Alt posibil proiect este pasajul subteran între Calea Șerban Voda și Soseaua Oltenitei, pe de o parte și Soseaua Giurgiului, pe de altă parte, doar pe sensul spre exteriorul orașului, care are rolul de a decongestiona traficul dinspre centru, care poate nu este de interes în prezent, dar ar putea deveni în viitor.

Pentru amplasarea unei noi stații subterane în zona Eroii Revoluției există și alte soluții tehnice decât cea prezentată în proiectul M4, soluții care pot coexista cu tunelurile rutiere.

Ă LINIA 4 C

PRIN REVOLUTIA
NOSTRA

GEORGE B.
N. 1968



INIA 4 DE 5

100% 100% 100%

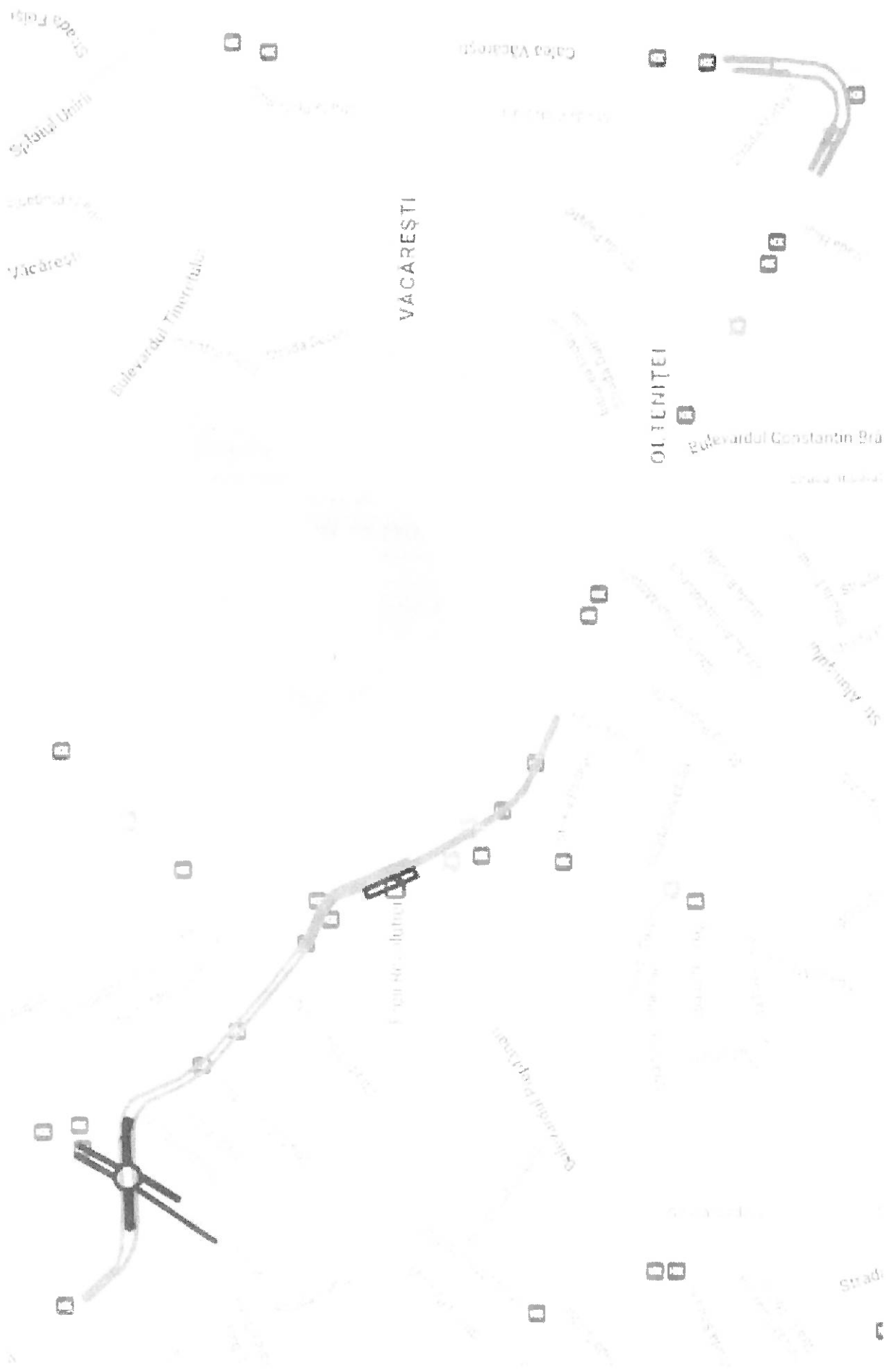


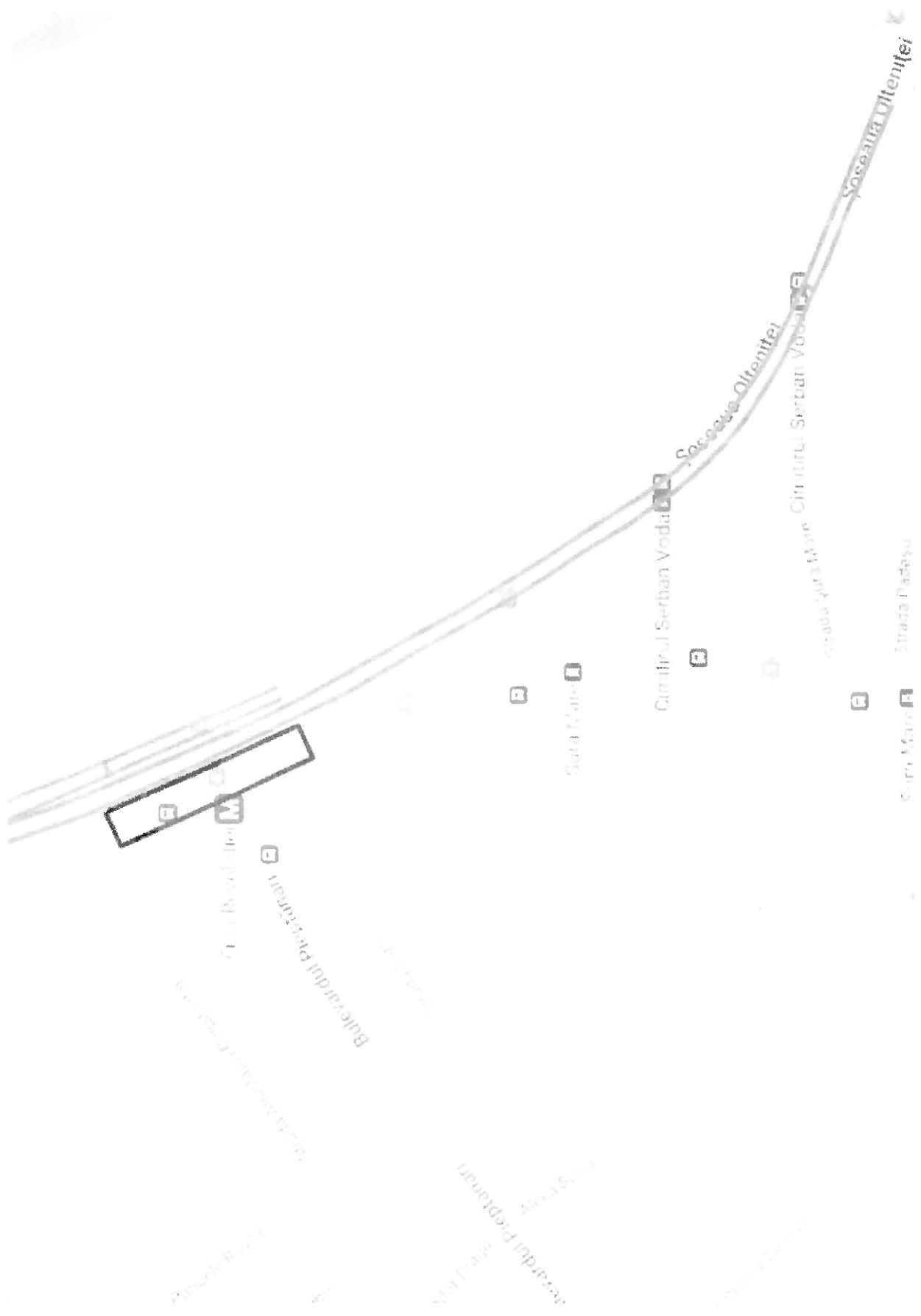


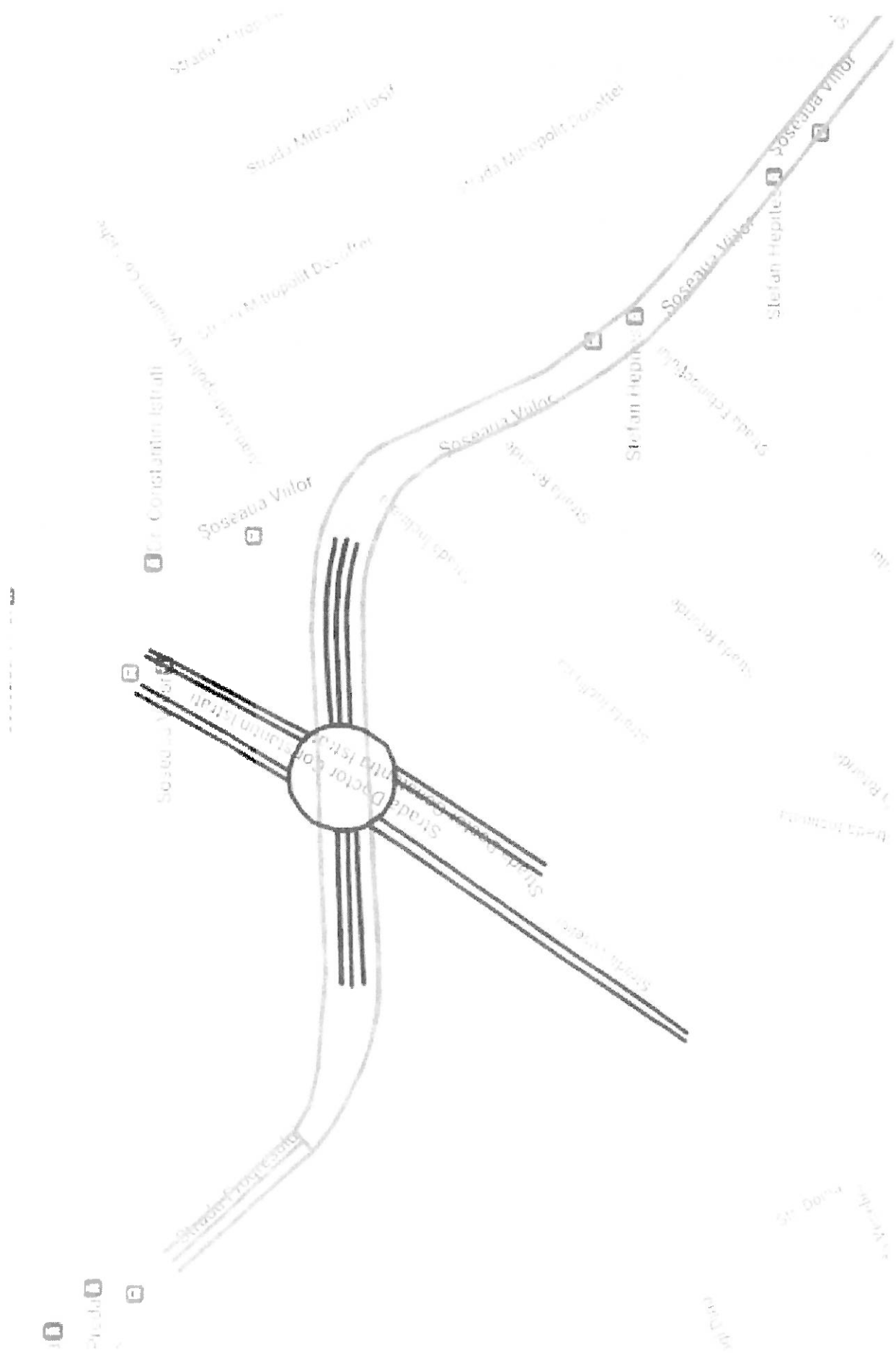


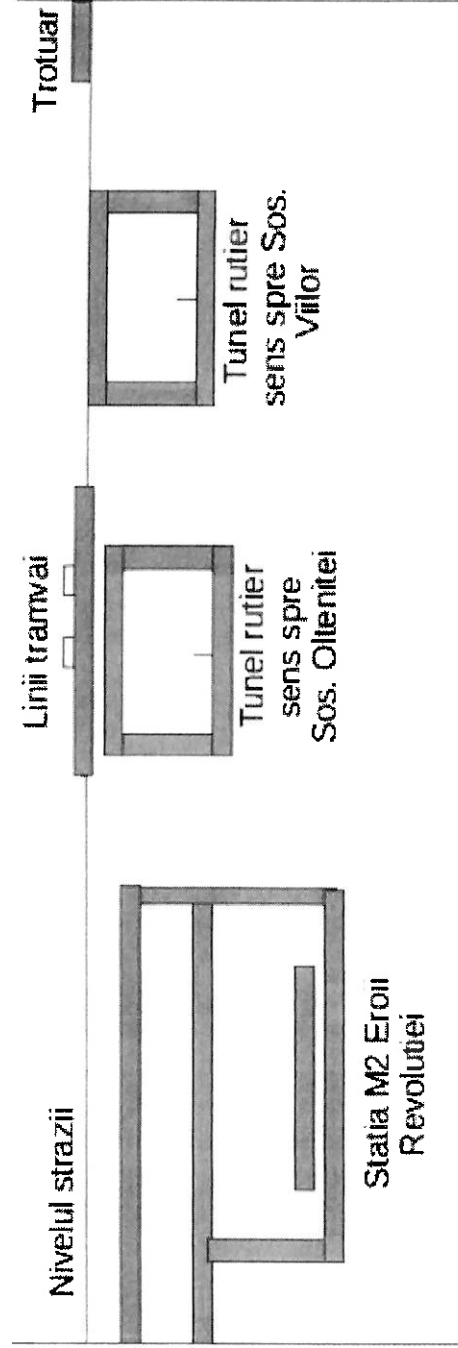












Sectiune transversala prin Piata
 Eroii Revolutiei

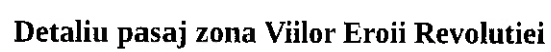
Cotele de adancime aferente schemei tehnologice nu sunt lizibile in niciuna din plansele anexate, nici nu sunt mentionate in text, acestea fiind esentiale pentru caracterizarea unei constructii subterane si a posibilelor efecte ale acesteia. Se pot scana separat partile din planse care contin aceste date si anexate separat pe site-ul PMB, lipsa acestora constituind un viciu in procedura de consultare publica (sunt atasate imaginile edificatoare in fisierele denumite screenshot).

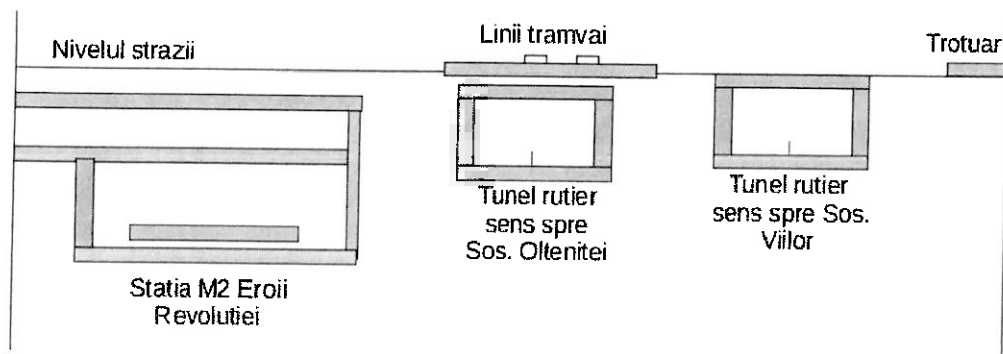
Traversarea corpului de cladire a Garii de Nord se face la foarte mica adancime, peretele superior al tunelurilor fiind la baza fundatiei cladirii, expunand-o la vibratiile produse in timpul trecerii garniturilor de metrou. Aceste vibratii pot produce deteriorari majore in structura de rezistenta. Desi exista materiale atenuatoare, acestea nu pot amortiza in totalitate vibratiile si au durata de viata limitata. Structura de rezistenta a cladirilor care se preteaza la astfel de traversari trebuie sa fie bazata pe materiale cu grad de elasticitate ridicat, cum ar fi scheletul metalic sau betonul armat special, rezistent la vibratii. Intrucat Gara de Nord este o cladire de patrimoniu, inainte de a aproba PUZ-ul supus dezbaterii, Primaria are datoria sa efectueze o expertiza separata de cea a proiectantului, a beneficiarului sau a ordonatorului de credite, pentru acest proiect. Ca o mentiune, in Paris metroul circula pe roti de cauciuc.

Pe strada Garii de Nord tunelul de metrou, cu sensul de deplasare dinspre str Berzei spre Gara de Nord are traseul in lungul axului strazii, la mica distanta si mica adancime fata de blocurile de locuinte aflate pe aceasta strada, atat construirea cat si exploatarea metroului putand afecta structura de rezistenta si stabilitatea acestora. Spre exemplu, Blocul A situat pe str Garii de Nord la nr. 6-8 este incadrat la clasa I de risc seismic, pe partea opusa strazii Garii de Nord, existand fisuri vizibile de la distanta, pe toata inaltimea acestui imobil si la toate scarile ale acestuia, acestea datorandu-se cel mai probabil tasarii neuniforme a solului pe care este amplasata constructia (imaginile atasate denumite Bloc A spate). La deplasarea in panta ascendenta a garniturilor de metrou - cum este cazul in tunelul cel mai apropiat de fundatia blocurilor in cauza - energia cinetica transmisa prin undele de vibratie este de cateva ori mai mare fata de deplasarea in plan orizontal. In acest caz, vibratiile pot avea in principal doua efecte, accentuarea afectarii structurii de rezistenta si tasarea accelerata a solului de sub aceste imobile. Si in acest caz se impune atat expertizarea independenta cat si oferirea posibilitatii locatarilor sa efectueze propria expertiza despre ce efecte ar avea circulatia metroului raportat la starea cladirii in care locuiesc, inainte de aprobarea PUZ-ului.

In cazul cladirilor istorice aflate pe culoarul de expropriere propus, expertizarile ar trebui efectuate anticipat de primarie, pe cheltuiala beneficiarului, si in functie de rezultatele acestora, ar trebui aprobat sau nu acest PUZ.

Amplasamentul statiei Eroii Revolutiei 2 se bazeaza pe presupunerea proiectantului ca acel spatiu subteran nu prezinta interes pentru sistematizarea circulatiei rutiere. Amplasarea acestei statii conform proiectului obtureaza complet subteranul in intersectia Eroii Revolutiei, care este delimitata in ambele parti laterale de doua cimitire si exclude orice alta posibilitate pentru realizarea de pasaje subterane sau tuneluri in zona respectiva, acesta fiind un nod foarte important, strategic pentru circulatia rutiera in zona de sud a Bucurestiului. Principalul proiect care trece prin acest spatiu subteran este pasajul - tunel rutier de legatura intre Soseaua Oltenitei si Trafic Greu, de-a lungul si pe sub Soseaua Viilor si str Dr Constantin Istrati, prin care se realizeaza o varianta de inchidere a inelului circular principal (Sos Stefan cel Mare, Sos Mihai Bravu, Sos Oltenitei, Trafic Greu, Razoare, Pod Basarab, Sos N. Titulescu). Acest traseu urmeaza prin subteran, in linii mari, o portiune din traseul liniei circulare de tramvai a Bucurestiului (imagini cu schitele tunelurilor si pasajelor, sectiune prin Piata Eroii Revolutiei sunt expuse mai jos). Chiar daca pentru moment nu se pune problema construirii acestui pasaj, poate ca aceasta solutie va fi o prioritate in viitor. Cealalta varianta de inchidere a inelului principal, prin viitorul pasaj Toporasi este utila, dar are o forma disproportionata raportata la centrul orasului, este mai lunga si implicit are o valoare de construire mai mare. Ambele variante pot coexista, intrucat vizeaza fluxuri de circulatie diferite.





Secțiune transversală prin Piața
Eroii Revoluției

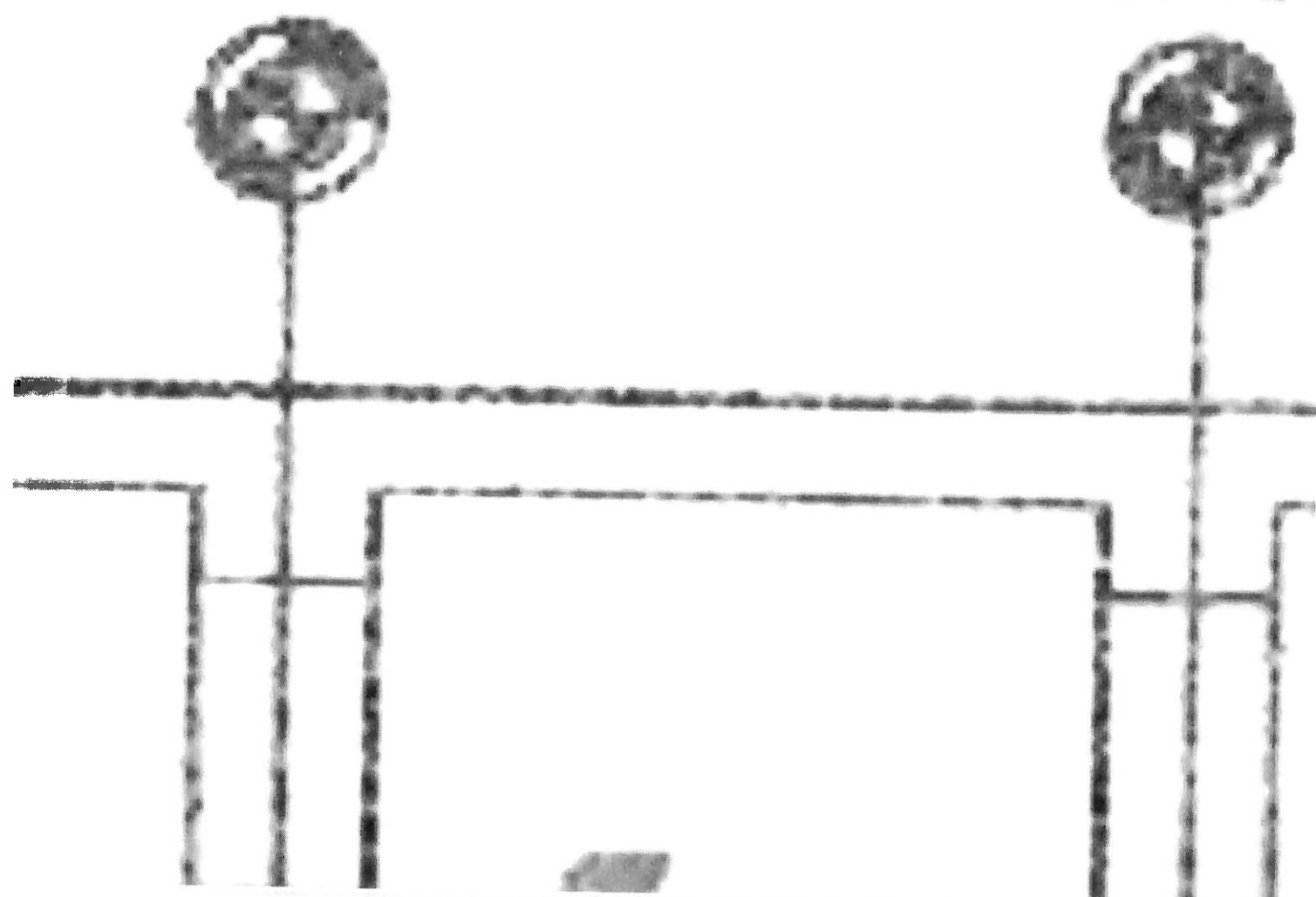
Alt posibil proiect este pasajul subteran între Calea Serban Voda și Soseaua Oltenitei, pe de o parte și Soseaua Giurgiului, pe de alta parte, doar pe sensul spre exteriorul orașului, care are rolul de a decongestiona traficul dinspre centru, care poate nu este de interes în prezent, dar ar putea deveni în viitor.

Pentru amplasarea unei noi stații subterane în zona Eroii Revoluției există și alte soluții tehnice decât cea prezentată în proiectul M4, soluții care pot coexista cu tunelurile rutiere.

Ă LINIA 4 C

PRIN REVOLUTIA
NOSTRA

DEPUTAT
NOSTRU





200%



MINI 4D W

MINI 4D W











2

Pr. Dr. Vasile L.



Pr. Dr. Vasile L.

Pr. Dr. Vasile L.

Pr. Dr. Vasile L.

Pr. Dr. Vasile L.

Șoseaua Olteanilor

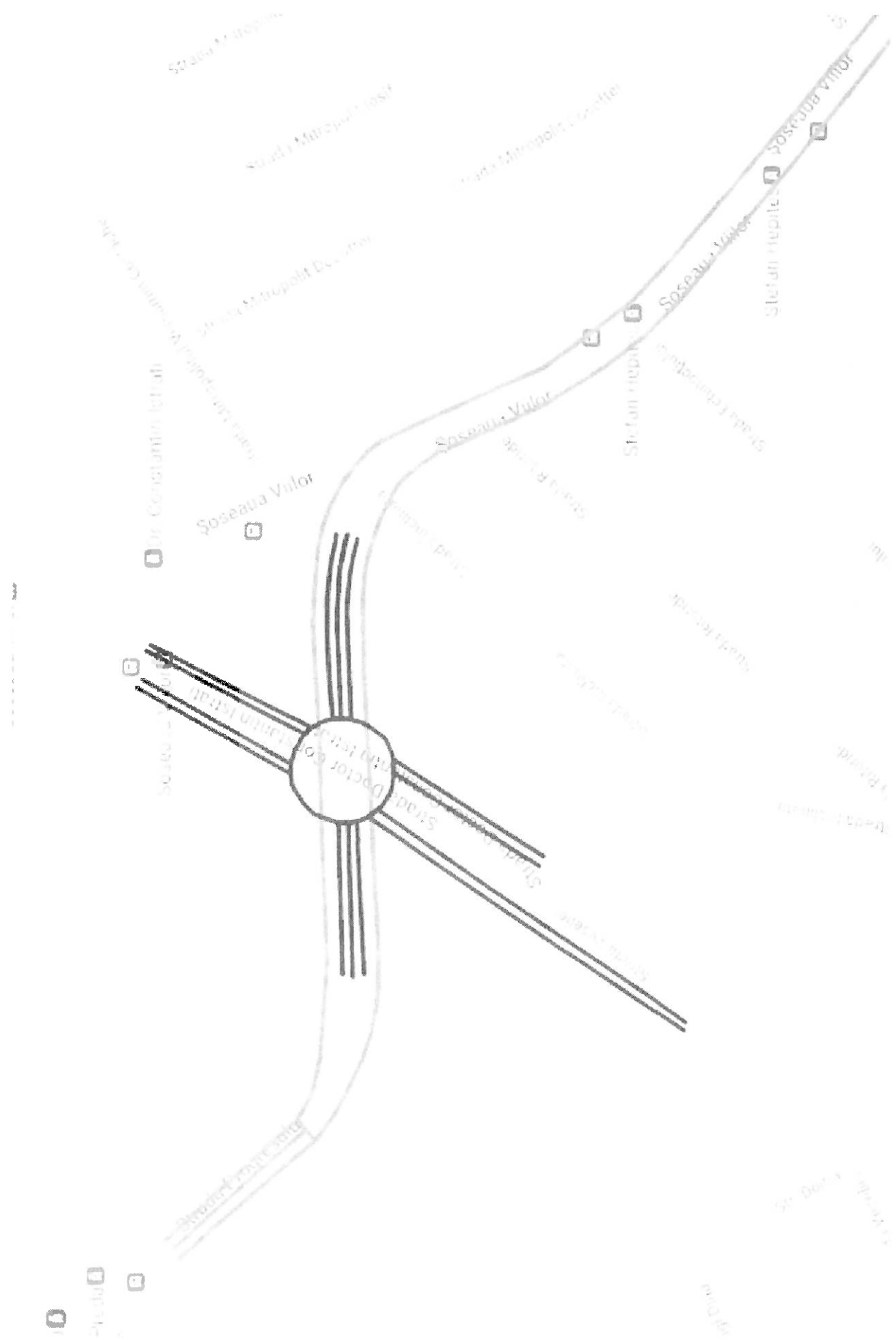
Pr. Dr. Vasile L.

Pr. Dr. Vasile L.

Pr. Dr. Vasile L.

Pr. Dr. Vasile L.





PMB Registratură

Telefon Registratură: 021-3021515



PMB Registratură

Nr_inreg: 25465

Data inregistrarii: 14.02.2023 09:00:55

Term: 16.03.2023

Nr_inreg_directie:

Cetățean:

Adr_Cetățean:

-, Strada -, nr. -, Bloc -, Scara -, Etaj
-, Apartament -

Tel:

Ghișeu: 3

Cond.PMB:

Directie: Directia Asistență Tehnică
și Juridică

Probl: 10.2 - Problema corespondenta

Desc Probl: Propuneri pentru
proiectul de hotărare
privind aprobarea
Planului Urbanistic Zonal
Linia 4 de metrou tronson
Gara de Nord - Gara
Progresul

Adresa: Strada -, nr. -, Bloc -, Scara ,
Etaj -, Apartament -, -

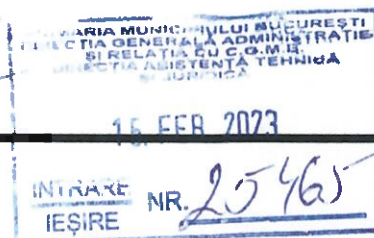
Doc: Cerere initiala

Pers. Contact:

Inf Supl: -

Doc.
extern:

Elena C



De la:
Trimis: luni, 13 februarie 2023 23:46
Către: Relatii Publice
Subiect: propuneri pentru proiectul de hotarare privind aprobarea planului urbanistic zonal
Linia 4 de metrou tronson Gara de Nord -Gara Progresul

Se dorește alocarea a 1,8 miliarde de euro pentru acest proiect, deși la documentația pusă spre consultare nu există niciun studiu care să justifice această investiție. Între Gara Basarab și Chirigiu, pe un traseu apropiat cu ruta propusă pentru M4, suprapunându-se chiar pe Sos. Tudor Vladimirescu, autobuzele linei 196 fac 18 minute, și au un flux mediu de 500 -cincisute - de calatori / zi /sens. Deși magistralele M1 și M2 sunt suprasolicitate, numărul de calatori pe noile magistrale M4 și M5 este de câteva ori mai mic decât estimările METROREX. Prelungirea căii ferate prin subteran până la Progresul, cu gări în zonele Izvor, Filaret și Toporasi, folosind de la Filaret vechea ruta de cale ferată, costă sub 1 miliard de euro, datorită numărului mai redus de stații subterane, și va aduce fluxul principal de calatori pe calea ferată în zona stației de metrou Izvor M1. Varsovia, Londra, Paris și alte orașe europene au adoptat această strategie. De ce trebuie România să cheltuiască inutil aproape 2 miliarde de euro pe o linie de tramvai subterană, ceea ce se dorește a fi M4?

Afirmatia ca va fi o alternativa la M2 este falsa, pentru ca proiectul M4 nu are conexiune cu M3, iar timpul de parcurs între zona de nord și Eroii Revoluției, va fi mai mare decât dublul timpului folosind M2. În scenariul complex de analiză oficială PMUD a rutelor de metrou Nord-Sud realizat în 2015, punctajul câștigător a fost acordat traseului pe la Arcul de Triumf și Piața Victoriei, similar cu rezultatele studiului JICA 2000.

Acest proiect a fost elaborat, fără licitație publică, fără lansarea unui concurs de idei pentru ruta, fără a se ține cont de studiile de mobilitate sau cererea de transport, ceea ce poate constitui un posibil eșec economic și social pentru majoritatea populației. Un astfel de proiect, probabil, va bloca alte investiții esențiale în centrul orașului pentru următorii 10 ani.

Consultarea publică cu valoare de recomandare este potrivită pentru proiecte mai mici. În alte țări proiectele de asemenea valoare, anvergura și impact sunt supuse unui referendum public. Primăria Bucureștiului care are datoria să reprezinte interesele populației Bucureștiului, va organiza un astfel de referendum?

Acest email a fost scanat de Bitdefender (This email was scanned by Bitdefender)