



# PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREŞTI

Direcția Generală Urbanism și Amenajarea Teritoriului  
Direcția Urbanism

SERVICIUL URBANISM  
Nr. 28898 / 12.02.2023

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREŞTI  
DIRECȚIA GENERALĂ DE ADMINISTRAȚIE  
STR. ȘTIRBU C.G.M.B.  
DIRECȚIA ASISTENȚĂ TEHNICĂ  
SI JURIDICĂ

20. FEB. 2023

INTRARE NR. 28898  
IEȘIRE

Către: METROUL SA  
Str. Johann Gutenberg, Nr. 3BIS, Sector 5, București

Spre știință: DIRECȚIA ASISTENȚĂ TEHNICĂ SI JURIDICĂ  
Referitor la: Adresa DATJ Nr. 24571 și 25539/1/15.02.2023, Nr.  
25461 și 25465/1/16.02.2023

Conform listă anexă la adresă

Referitor la: PUZ – LINIA M4 DE METROU TRONSON GARA DE NORD – GARA PROGRESUL

Având în vedere observațiile, propunerile și opinile formulate asupra planurilor de urbanism și de amenajare a teritoriului ce intră în competența de aprobare a Consiliului General al Municipiului București, vă transmitem petițiile adresate Primăriei Municipiului București, înregistrate în cadrul procedurii de transparentă decizională, referitoare la proiectul de hotărâre privind reglementările urbanistice propuse în documentația de urbanism „PUZ – LINIA M4 DE METROU TRONSON GARA DE NORD – GARA PROGRESUL”.

Punctul Dvs. de vedere va fi transmis și în format electronic, pentru a fi postat pe site-ul Primăriei Municipiului București – [www.pmb.ro](http://www.pmb.ro) – URNONLINE, în conformitate cu prevederile actului normativ sus-menționat.

Pentru informații suplimentare, vă puteți prezenta la sediul nostru din Bd. Regina Elisabeta nr. 47, Etaj 3, Cam. 349, sectorul 5.

ARHITECT ŞEF AL MUNICIPIULUI BUCUREŞTI,  
ARH. ADRIAN BOLD

Întocmit: Urb. Ștefan VOICU  
3ex./17.02.2023

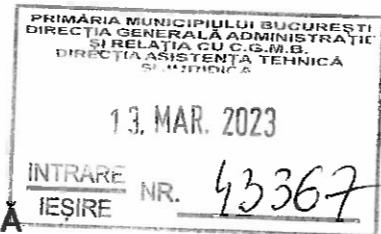


Şef Serviciu Urbanism  
Arh. Stelian Alexandru CONSTANTINESCU



**PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREŞTI**  
Direcția Generală Urbanism și Amenajarea Teritoriului  
Direcția Urbanism

SERVICIUL URBANISM  
Nr. 43367 / 13.03.2023



E-mail:

**DIRECȚIA ASISTENȚĂ TEHNICĂ ȘI JURIDICĂ**  
Referitor la: Adresa DATJ Nr. 25465/1/16.02.2023

**Referitor la:** PUZ – LINIA M4 DE METROU TRONSON GARA DE NORD – GARA PROGRESUL

Având în vedere observațiile, propunerile și opiniile formulate asupra documentației de urbanism „PUZ – LINIA M4 DE METROU TRONSON GARA DE NORD – GARA PROGRESUL”, prin prezenta vă comunicăm răspunsul elaboratorului documentației de urbanism la petiția adresată de dumneavoastră în cadrul procedurii de transparență decizională, referitoare la proiectul de hotărâre privind reglementările urbanistice propuse în documentația de urbanism „PUZ – LINIA M4 DE METROU TRONSON GARA DE NORD – GARA PROGRESUL”, pe care îl regăsiți în tabelul anexă la poziția nr. 49.

**ARHITECT ŞEF AL MUNICIPIULUI BUCUREŞTI,  
ARH. ADRIAN BOLD**



Întocmit: Urb. Stefan VOICU  
3ex./13.03.2023

Şef Serviciu Urbanism  
Arh. Stelian Alexandru CONSTANTINESCU



49	<p>Se doreste alocarea a 1,8 miliarde de euro pentru acest proiect, desi la documentatia pusa spre consultare nu exista niciun studiu care sa justifice aceasta investitie. Intre Gara Basarab si Chirigiu, pe un traseu apropiat cu ruta propusa pentru M4, suprapunandu-se chiar pe Sos. Tudor Vladimirescu, autobuzele linie 196 fac 18 minute, si au un flux mediu de 500 -cincișute - de călători / zi /sens. Desi magistralele M1 si M2 sunt suprasolicitate, numarul de calatori pe noile magistrale M4 si M5 este de cateva ori mai mic decat estimarile METROREX, care au fost eronate pe linie in ultimele decade, ceea ce inseamna suita de milioane suplimentar anual pentru subvenții. Prelungirea caii ferate prin subteran pana la Progresul, cu gari in zonele Izvor, Filaret si Toporasi, folosind de la Filaret vechea ruta de cale ferata, costa sub 1 miliard de euro, datorita numarului mai redus de statii subterane, si va aduce fluxul principal de calatori pe calea ferata in zona statiei de metrou Izvor M1. Varsovia, Londra, Paris si alte orase europene au adoptat aceasta strategie. De ce trebuie Romania sa cheltuiasca inutil aproape 2 miliarde de euro pe o liniu de tramvai subterana, ceea ce se doreste a fi M4?</p> <p>Afirmativa ca va fi o alternativa la M2 este falsa, pentru ca proiectul M4 nu are conexiune cu M3, iar timpul de parcurs intre zona de nord si Eroii Revolutiei, va fi mai mare decat dublu! timpul folosind M2. In scenariul complex de analiza oficila PMUD a tutelor de metrou Nord-Sud realizat in 2015, punctajul castigator a fost acordat traseului pe la Arcul de Triumf si Piata Victoriei, similar cu rezultatele studiului IICA 2000.</p> <p>Desigur, exista o presiune foarte mare pusa de puternicii investitori imobiliari privind zonele Expozitiei si Filaret - Villor- Tudor Vladimirescu, pentru care aducerea metroului cu statii dese in zonele lor inseamna dublarea sau chiar triplarea cererii pe segmentul de office, dar si pe rezidential si retail, ceea ce poate aduce extraprofituri de zeci de milioane de euro anual, pentru ei. Infisarea de noi linii pentru tramvaie moderne in zonele mentionate ar putea fi chiar mai profitabila decat metroul, pentru ei.</p> <p>Acest proiect a fost elaborat de un numar restrans de persoane, fara licitatatie publica, fara lansarea unui concurs de idei pentru ruta, fara a se tine cont de studiile de mobilitate sau cererea de transport, ceea ce defineste un proiect de succes pentru o mica grupare, dar si un posibil esec economic si social pentru majoritatea populatiei. Un astfel de proiect, probabil, va bloca alte investitii esentiale in centrul orasului pentru urmatorii 10 ani.</p> <p>Consultarea publica cu valoarea de recomandare este potrivita poate pentru proiecte mai mici. In alte tari proiectele de asemenea valoare, avergura si impact sunt stipuse unul referendum public. Primaria Bucurestului care datoria sa reprezinte interesele popулatiei Bucurestului, va organiza un astfel de referendum?</p>	<p>Prezentul PUZ analizeaza traseul liniei de metrou de la Gara de Nord pana la Gara Progresul. Pentru Magistrala 4 Gara de Nord - Gara Progresul sunt intocmiti documentatiile de Studiu de Fezabilitate si Studiu de Fezabilitate.</p> <p>Traseele de metrou trebuie privite in integralitatea lor, in acord cu Strategia de Dezvoltare a retelei de metrou METROREX (<a href="http://www.metrorex.ro/Resurse/Strategia%20Metrorex/Strategia%20de%20dezvoltare%20a%20infrastructurii%20de%20transport%20cu%20metroul.pdf">http://www.metrorex.ro/Resurse/Strategia%20Metrorex/Strategia%20de%20dezvoltare%20a%20infrastructurii%20de%20transport%20cu%20metroul.pdf</a>).</p> <p>In cadrul livrabilelor de Analiza de optiuni au fost detaliate la faza Studiu de Fezabilitate toate posibilele trasee care conecteaza cele doua gari, iar conform analizei multicriteriale si a analizei cost-beneficiu a fost selectata aceasta optiune de traseu.</p>
50	<p>Intr-adevar mi se pare importanta o linie de metrou care sa acopere (deserveasca) cartierele Rahova si Ferentari. Datorita unei infrastructuri inadecvate aceste cartiere (doar linia de tramvai 32) sunt prestatate cu centrul orasului si alte zone din Bucuresti. La ore de varf tramvaiul 32 si bus- ul 117 sunt supra-aglomerate. Deci in loc sa pierdem timp cu realizarea unor statii precum Mariott mai bine linia ar presupune statii mai putine dar axate pe cartiere aglomerante.</p>	<p>Conform Strategiei de dezvoltare a infrastructurii de transport cu metroul, extinderea retelei de metrou se va face si pe Magistrala 7 Voluntari - Bragadiru si care ca scop deservirea cartierelor Rahova, Ferentari si zona de centru Alexandriei.  <a href="http://www.metrorex.ro/Resurse/Strategia%20Metrorex/Strategia%20de%20dezvoltare%20a%20infrastructurii%20de%20transport%20cu%20metroul.pdf">http://www.metrorex.ro/Resurse/Strategia%20Metrorex/Strategia%20de%20dezvoltare%20a%20infrastructurii%20de%20transport%20cu%20metroul.pdf</a></p>
51	<p>Cotele de adancime aferente schemelor 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 scara 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.</p> <p>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 rezistența. Desi exista materiale atenuatoare, acestea nu pot amortiza in totalitate vibratiile si au durata de viata limitata. Structura de rezistența a cladirilor care se prezinta 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. Intracu Gara de Nord este o cladire de patrimoniu, inainte de a aproba PUZ-ul supus debaterii, Primaria are datoria sa efectueze o expertiza separata de cea a proiectantului, a beneficiarului sau a ordonatorului de credite, pentru acest proiect. Ca o mentine, in Paris metroul circula pe roti de cauciuc.</p> <p>Pe strada Garii de Nord tunelul de metrou, cu sensul de deplasare din spate 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 rezistența si stabilitatea acestora. Spre exemplu, Blocul A situat pe str Garii de Nord la nr. 6-8 este inadecuat 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 scările ale acestuia, acestea datorandu-se cel mai probabil tarasarii neuniforme a solului pe care este amplasata constructia. La deplasarea in panta ascendentă 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 cativa ori mai mare fata de deplasarea in plan orizontal. In acest caz, vibratiile pot avea in principiu doua efecte, accentuarea afectarii structurii de rezistența si tasarea accelerata a solului de sub aceste imobile. Si in acest caz se impune sa se realizeze o expertiza independenta cat si oferirea posibilitatii locatarilor sa efectueze propria expertiza despre ce efecte ar avea circulatia metroului reportata la starea cladirii in care locuiesc, inainte de aprobararea PUZ-ului.</p> <p>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.</p> <p>Amplasamentul statiei Eroii Revolutiei 2 se bazeaza pe presupunerea proiectantului ca acel spatiu subteran nu prezinta interes pentru sistematizarea circulatiei rutiere. Amplasarea acestui statii conform proiectului obtinut complet subteran 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 Bucurestului. 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 Villor 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 circulante de tramvai a Bucurestului. Ciar daca pentru moment nu se pune problema construirii acestui pasaj, poate ca aceasta solutie va fi o prioritate in viitor.</p> <p>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, intracu vizeaza fluxuri de circulatie diferite.</p>	<p>Imobilele cuprinse in culoarul de expropriere vor fi expertizate la faza PTE si monitorizate pe perioada executiei in vedere demararii/reabilitarii.</p> <p>Documentatia "PUZ Linia 4 de metrou Tronson Gara de Nord - Gara Progresul" reglementeaza traseul, culoarul de exproprieri, dotarile si echipamentele aferente metroului.</p> <p>In cadrul sedintelor de coordonare cu PMB, PUZ M4 a fost analizat in corelare cu documentatiile de urbanism aprobat anterior si investitiile aflate in execuție, cat si strategia de dezvoltare a Municipiului Bucuresti in gestionarea principiilor de organizare a traficului. In planșa nr. 5 de reglementari este prezentata secțiunea transversala caracteristica in zona statiei Eroii Revolutiei. Proiectul a obtinut avizul favorabil al Directiei de Transporturi a Primariei Municipiului Bucuresti nr. 50973 / 17.05.2022.</p>
52	<p>Bună seara,</p> <p>În primul rând aș dori să precizez că pentru un asemenea proiect, minimul de zile prevăzute pentru "dezbaterea publică" este insuficient. Un astfel de proiect ar fi trebuit promovat și discutat pentru minim 30 de zile cu întâlniri concrete de lucru cu cetățenii, nu doar prin căteva mesaje de promovare pe Facebook și o pagină deschisă pentru mesaje.</p> <p>În primul rând fi trebuie definit contextul strategic mai clar: De ce s-a optat pentru traseul Berzei - Părvan - Hașdeu - Izvor - 13 Septembrie și nu s-a folosit traseul Știrbei - Eroilor - Panduri - 13 Septembrie. Știu că studiul de fezabilitate a fost aprobat de ministrul, dar acesta nu a fost niciodată publicat. Cred că ar fi trebuit foarte bine de finit contextul și de ce această formă.</p> <p>De asemenea, tot la nivel strategic, nu este foarte bine definit de ce traseul metroului urmează Villor - Glurgiului și nu se folosește de traseul vechii șinii de cale ferată. Astfel, o dezvoltare de tip metrou între cartierele Ferentari și Glurgiului ar fi putut atrage apoi investiții și accesibilitate pentru ambele cartiere. Extinderea metroului pe sub Sos. Glurgiului va face doar concurență tramvailor, care deja sit propriu și poate fi folosit într-un mod eficient. Pot înțelege ideea de legătură cu magistrala M2 care alimentează astăzi centralul orașului, dar nu pot înțelege nevoie de dublare a mijloacelor de transport în condițiile în care tramvaiul nu este la capacitate și nu se fac esforțuri de promovare ca acesta să devină mai utilizat.</p> <p>Revenind la obiectul PUZ-ului, stațiile de la 13 Septembrie sunt mult prea apropiate. Metroul are o rază de deservire de aproximativ 500-800m ceea ce înseamnă ca statiile ar trebui poziționate la paroximativ 800-1000m, cu suprapunerea razelor de deservire. În condițiile unei zone foarte dense (ceea ce Miori nu este), stațiile ar putea fi poziționate mai des în jur de 500-600m, însă în cazul de fată avem 2 stări de metrou la 400m cu 2 ieșiri poziționate la 250m unele de celalalte. Această distanță este acceptabilă pentru scalarea unei rețele de autobuz, dar nu pentru metrou. Consider că succesiunea celor 2 stații este foarte slabă, fiind mult prea apropiate, repetându-se aceeași greșeală de pe M5, în care stațiile construite sunt atât de dese încât nici nu se poate accelera la maxim, fiind nevoie să oprești.</p> <p>O altă problemă majoră a amplasării stațiilor o reprezintă stația de la Cimitirul Evreiesc și de la Luici. Aici, problema majoră este faptul că stația Luici, fiind amplasată prea la sud, nu poate face legătură directă cu un potențial tramvai care ar putea fi dezvoltat pe inelul Median Secundar pe timp îndelungat. Se pierde astfel o legătură importantă între rețea de tramvai care ar face legătură pe direcția E-V și metroul care ar face legătură pe direcția N-S, și în special cu legătură directă către Gara de Nord.</p> <p>Legarea metroului cu o potențială stație de tren la Gara Progresul este de apreciat, dar doresc să adaug faptul că buclă de întoarcere a metroului este foarte lungă și are potențialul de a mai primi o stație (nu acum, ci pe un viitor foarte îndepărtat, pe modelul NYC) fiind la peste 500m de gara propriu-zisă și consider necesar ca măsurile pentru ca această stație să fie dezvoltată să fie integrate de acum.</p> <p>De asemenea, tot prin acest PUZ, sau în același timp cu acesta, pentru a putea fi integrat ca vizină trebuia realizat nodul de Park&amp;Ride aferent capătului de metrou și Gării Progresu. Consider acest lucru o scăpare majoră a acestui PUZ.</p> <p>Bună ziua!</p> <p>As avea o propunere pentru statiiile de metrou din continuarea magistralei. Eu as zice ca stația de la Filaret ar trebui schimbată cu una la Piața Sebastian deoarece în fiecare zi merg prin Filaret și Sebastian și este mai aglomerat la Sebastian.</p>	<p>Prezentul proiect analizeaza traseul liniei de metrou de la Gara de Nord pana la Gara Progresul, unde este propus un nod intermodal ce va uni transportul subteran de transportul pe cale ferată și unde s-a prevăzut un parcj multimodal. În această zonă există deja transport public urban de suprafață (tramvai, autobuze).</p> <p>In cadrul livrabilelor de Analiza de optiuni au fost detaliate la faza Studiu de Fezabilitate toate posibilele trasee care conecteaza cele două gări, iar conform analizei multicriteriale și a analizei cost-beneficiu a fost selectata aceasta optiune de traseu.</p> <p>PUZ M4 a parcurs anterior 3 etape de consultare publică: Etapa I de inițiere 09.07.2021-25.08.2021, Etapa II de elaborare 21.09.2021-15.10.2021, Etapa III de avizare 22.04.2022-16.05.2022 și a urmat Documentul de planificare a procesului de informare și consultare a publicului eliberat de PMB.</p> <p>La Stația Progresul este propus un nod intermodal ce va uni transportul subteran de metrou de transportul pe cale ferată și unde s-a prevăzut un parcj multimodal pentru biciclete, autoturisme, bus și taxi. Parcare P&amp;R a fost cuprinsă în PUZ Magistrala 4 aprobat prin HCL Jilava nr. 52/22.08.2022.</p> <p>Intreaxul intre Stațile Hașdeu și Uranus este de 1330m, iar intre Stațile Uranus și George Rozoreea este de 620m, date fiind conditiile de amplasament din teren, cat și punctele de interes. Stația Uranus este amplasată în proximitatea Catedralei Măntuirii Neamului. Stația Uranus are prevăzută o zonă de galerie către Stația George Rozoreea.</p> <p>Accesele amplasate pe capătul nordic al stației Luici sunt orientate către străzile Odei și lordache Năstase, pentru a avea un impact minim asupra fondului construit existent în ceea ce privește exproprierile și subtraversarea clădirilor existente.</p> <p>Întra Stația Progresul și Depoul Progresul este prevăzută o amorsă prin care magistrala 4 se poate prelungi ulterior către sud. În zona sudică nu există o buclă de întoarcere, acolo este amplasat depoul.</p> <p>Stația Știrbei Vodă nu poate avea acces pe capătul de nord-est din cauza condițiilor de amplasament (clădiri edificate, rețele tehnico-edilitare).</p> <p>Stația Chirigiu are 2 accesuri dotate cu lift către tramvaiul de pe Calea Rahovei.</p> <p>Stația Filaret are prevăzute accesele în proximitatea stațiilor de tramvai.</p> <p>Stația George Bacovița, conform conformării acesteia, nu necesita multe accesuri pentru evacuarea fluxurilor de călători.</p> <p>Stația Toporași are pe capătul nordic pe dreapta un acces public, în proximitatea Pieței Progresul, iar pe partea stangă accesul este unul tehnic.</p>



**PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREŞTI**  
Direcția Generală Urbanism și Amenajarea Teritoriului  
Direcția Urbanism

3.03.2023

DANA

SERVICIUL URBANISM  
43379 / 13.03.2023

Către:

**GRUPUL DE INITIATIVĂ CIVICĂ PRACUL IZVOR**

pri..

E-mail: *...@yandex.ru*



Spre stință:

**DIRECȚIA ASISTENȚĂ TEHNICĂ ȘI JURIDICĂ**

Referitor la: Adresa DATJ Nr. 24571/1/15.02.2023

Referitor la:

PUZ – LINIA M4 DE METROU TRONSON GARA DE NORD – GARA PROGRESUL

Având în vedere observațiile, propunerile și opinile formulate asupra documentației de urbanism „PUZ – LINIA M4 DE METROU TRONSON GARA DE NORD – GARA PROGRESUL”, prin prezenta vă comunicăm răspunsul elaboratorului documentației de urbanism la petiția adresată de dumneavoastră în cadrul procedurii de transparență decizională, referitoare la proiectul de hotărâre privind reglementările urbanistice propuse în documentația de urbanism „PUZ – LINIA M4 DE METROU TRONSON GARA DE NORD – GARA PROGRESUL”, pe care îl regăsiți în tabelul anexă la poziția nr. 45.

ARHITECT ȘEF AL MUNICIPIULUI BUCUREŞTI,  
ARH. ADRIAN BOLD



Întocmit: Urb. Stefan VOICU  
3ex./13.03.2023

Şef Serviciu Urbanism

Arh. Stelian Alexandru CONSTANTINESCU



**PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREŞTI**  
Direcția Generală Urbanism și Amenajarea Teritoriului  
Direcția Urbanism

SERVICIUL URBANISM  
Nr. 43367 / 13.03.2023



E-mail:

**DIRECȚIA ASISTENȚĂ TEHNICĂ ȘI JURIDICĂ**  
Referitor la: Adresa DATJ Nr. 25465/1/16.02.2023

**Referitor la:** PUZ – LINIA M4 DE METROU TRONSON GARA DE NORD – GARA PROGRESUL

Având în vedere observațiile, propunerile și opiniile formulate asupra documentației de urbanism „PUZ – LINIA M4 DE METROU TRONSON GARA DE NORD – GARA PROGRESUL”, prin prezenta vă comunicăm răspunsul elaboratorului documentației de urbanism la petiția adresată de dumneavoastră în cadrul procedurii de transparență decizională, referitoare la proiectul de hotărâre privind reglementările urbanistice propuse în documentația de urbanism „PUZ – LINIA M4 DE METROU TRONSON GARA DE NORD – GARA PROGRESUL”, pe care îl regăsiți în tabelul anexă la poziția nr. 49.

**ARHITECT ŞEF AL MUNICIPIULUI BUCUREŞTI,  
ARH. ADRIAN BOLD**



Întocmit: Urb. Stefan VOICU  
3ex./13.03.2023

Şef Serviciu Urbanism  
Arh. Stelian Alexandru CONSTANTINESCU



49	<p>Se doreste alocarea a 1,8 miliarde de euro pentru acest proiect, desi la documentatia pusa spre consultare nu exista niciun studiu care sa justifice aceasta investitie. Intre Gara Basarab si Chirigiu, pe un traseu apropiat cu ruta propusa pentru M4, suprapunandu-se chiar pe Sos. Tudor Vladimirescu, autobuzele linie 196 fac 18 minute, si au un flux mediu de 500 -cincișute - de călători / zi /sens. Desi magistralele M1 si M2 sunt suprasolicitate, numarul de calatori pe noile magistrale M4 si M5 este de cateva ori mai mic decat estimarile METROREX, care au fost eronate pe linie in ultimele decade, ceea ce inseamna suita de milioane suplimentar anual pentru subvenții. Prelungirea caii ferate prin subteran pana la Progresul, cu gari in zonele Izvor, Filaret si Toporasi, folosind de la Filaret vechea ruta de cale ferata, costa sub 1 miliard de euro, datorita numarului mai redus de statii subterane, si va aduce fluxul principal de calatori pe calea ferata in zona statiei de metrou Izvor M1. Varsovia, Londra, Paris si alte orase europene au adoptat aceasta strategie. De ce trebuie Romania sa cheltuiasca inutil aproape 2 miliarde de euro pe o liniie de tramvai subterana, ceea ce se doreste a fi M4?</p> <p>Afirmativa ca va fi o alternativa la M2 este falsa, pentru ca proiectul M4 nu are conexiune cu M3, iar timpul de parcurs intre zona de nord si Eroii Revolutiei, va fi mai mare decat dublu! timpul folosind M2. In scenariul complex de analiza oficila PMUD a tutelor de metrou Nord-Sud realizat in 2015, punctajul castigator a fost acordat traseului pe la Arcul de Triumf si Piata Victoriei, similar cu rezultatele studiului IICA 2000.</p> <p>Desigur, exista o presiune foarte mare pusa de puternicii investitori imobiliari privind zonele Expozitiei si Filaret - Villor- Tudor Vladimirescu, pentru care aducerea metroului cu statii dese in zonele lor inseamna dublarea sau chiar triplarea cererii pe segmentul de office, dar si pe rezidential si retail, ceea ce poate aduce extraprofituri de zeci de milioane de euro anual, pentru ei. Infisarea de noi linii pentru tramvaie moderne in zonele mentionate ar putea fi chiar mai profitabila decat metroul, pentru ei.</p> <p>Acest proiect a fost elaborat de un numar restrans de persoane, fara licitatatie publica, fara lansarea unui concurs de idei pentru ruta, fara a se tine cont de studiile de mobilitate sau cererea de transport, ceea ce defineste un proiect de succes pentru o mica grupare, dar si un posibil esec economic si social pentru majoritatea populatiei. Un astfel de proiect, probabil, va bloca alte investitii esentiale in centrul orasului pentru urmatorii 10 ani.</p> <p>Consultarea publica cu valoarea de recomandare este potrivita poate pentru proiecte mai mici. In alte tari proiectele de asemenea valoare, avergura si impact sunt stipuse unul referendum public. Primaria Bucurestului care datoria sa reprezinte interesele popулatiei Bucurestului, va organiza un astfel de referendum?</p>	<p>Prezentul PUZ analizeaza traseul liniei de metrou de la Gara de Nord pana la Gara Progresul. Pentru Magistrala 4 Gara de Nord - Gara Progresul sunt intocmiti documentatiile de Studiu de Fezabilitate si Studiu de Fezabilitate.</p> <p>Traseele de metrou trebuie privite in integralitatea lor, in acord cu Strategia de Dezvoltare a retelei de metrou METROREX (<a href="http://www.metrorex.ro/Resurse/Strategia%20Metrorex/Strategia%20de%20dezvoltare%20a%20infrastructurii%20de%20transport%20cu%20metroul.pdf">http://www.metrorex.ro/Resurse/Strategia%20Metrorex/Strategia%20de%20dezvoltare%20a%20infrastructurii%20de%20transport%20cu%20metroul.pdf</a>).</p> <p>In cadrul livrabilelor de Analiza de optiuni au fost detaliate la faza Studiu de Fezabilitate toate posibilele trasee care conecteaza cele doua gari, iar conform analizei multicriteriale si a analizei cost-beneficiu a fost selectata aceasta optiune de traseu.</p>
50	<p>Intr-adevar mi se pare importanta o linie de metrou care sa acopere (deserveasca) cartierele Rahova si Ferentari. Datorita unei infrastructuri inadecvate aceste cartiere (doar linia de tramvai 32) sunt prestatate cu centrul orasului si alte zone din Bucuresti. La ore de varf tramvaiul 32 si bus- ul 117 sunt supra-aglomerate. Deci in loc sa pierdem timp cu realizarea unor statii precum Mariott mai bine linia ar presupune statii mai putine dar axate pe cartiere aglomerante.</p>	<p>Conform Strategiei de dezvoltare a infrastructurii de transport cu metroul, extinderea retelei de metrou se va face si pe Magistrala 7 Voluntari - Bragadiru si care ca scop deservirea cartierelor Rahova, Ferentari si zona de centru Alexandriei.  <a href="http://www.metrorex.ro/Resurse/Strategia%20Metrorex/Strategia%20de%20dezvoltare%20a%20infrastructurii%20de%20transport%20cu%20metroul.pdf">http://www.metrorex.ro/Resurse/Strategia%20Metrorex/Strategia%20de%20dezvoltare%20a%20infrastructurii%20de%20transport%20cu%20metroul.pdf</a></p>
51	<p>Cotele de adancime aferente schemelor 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 scara 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.</p> <p>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 rezistența. Desi exista materiale atenuatoare, acestea nu pot amortiza in totalitate vibratiile si au durata de viata limitata. Structura de rezistența a cladirilor care se prezinta 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. Intracu Gara de Nord este o cladire de patrimoniu, inainte de a aproba PUZ-ul supus debaterii, Primaria are datoria sa efectueze o expertiza separata de cea a proiectantului, a beneficiarului sau a ordonatorului de credite, pentru acest proiect. Ca o mentine, in Paris metroul circula pe roti de cauciuc.</p> <p>Pe strada Garii de Nord tunelul de metrou, cu sensul de deplasare dintr-un Berceni 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 rezistența si stabilitatea acestora. Spre exemplu, Blocul A situat pe str Garii de Nord la nr. 6-8 este inadecuat 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 scările ale acestuia, acestea datorandu-se cel mai probabil tarasarii neuniforme a solului pe care este amplasata constructia. La deplasarea in panta ascendentă 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 principiu doua efecte, accentuarea aferentă structurii de rezistență si tasarea accelerata a solului de sub aceste imobile. Si in acest caz se impune sa se realizeze o expertiza independenta cat si oferirea posibilitatii locatarilor sa efectueze propria expertiza despre ce efecte ar avea circulatia metroului reportata la starea cladirii in care locuiesc, inainte de aprobararea PUZ-ului.</p> <p>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.</p> <p>Amplasamentul statiei Eroii Revolutiei 2 se bazeaza pe presupunerea proiectantului ca acel spatiu subteran nu prezinta interes pentru sistematizarea circulatiei rutiere. Amplasarea acestui statii conform proiectului obtinut complet subteran 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 Bucurestului. 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 Villor 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, Razboi, Pod Basarab, Sos N. Titulescu). Acest traseu urmeaza prin subteran, in linii mari, o portiune din traseul liniei circulante de tramvai a Bucurestului. Ciar daca pentru moment nu se pune problema construirii acestui pasaj, poate ca aceasta solutie va fi o prioritate in viitor.</p> <p>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, intracu vizeaza fluxuri de circulatie diferite.</p>	<p>Imobilele cuprinse in culoarul de expropriere vor fi expertizate la faza PTE si monitorizate pe perioada executiei in vedere demararii/reabilitarii.</p> <p>Documentatia "PUZ Linia 4 de metrou Tronson Gara de Nord - Gara Progresul" reglementeaza traseul, culoarul de exproprieri, dotarile si echipamentele aferente metroului.</p> <p>In cadrul sedintelor de coordonare cu PMB, PUZ M4 a fost analizat in corelare cu documentatiile de urbanism aprobat anterior si investitiile aflate in execuție, cat si strategia de dezvoltare a Municipiului Bucuresti in gestionarea principiilor de organizare a traficului. In planșa nr. 5 de reglementari este prezentata secțiunea transversala caracteristica in zona statiei Eroii Revolutiei. Proiectul a obtinut avizul favorabil al Directiei de Transporturi a Primariei Municipiului Bucuresti nr. 50973 / 17.05.2022.</p>
52	<p>Bună seara,</p> <p>În primul rând aș dori să precizez că pentru un asemenea proiect, minimul de zile prevăzute pentru "dezbaterea publică" este insuficient. Un astfel de proiect ar fi trebuit promovat și discutat pentru minim 30 de zile cu întâlniri concrete de lucru cu cetățenii, nu doar prin căteva mesaje de promovare pe Facebook și o pagină deschisă pentru mesaje.</p> <p>În primul rând fi trebuit definit contextul strategic mai clar: De ce s-a optat pentru traseul Berzei - Părvan - Hașdeu - Izvor - 13 Septembrie și nu s-a folosit traseul Știrbei - Eroilor - Panduri - 13 Septembrie. Știu că studiul de fezabilitate a fost aprobat de milisiter, dar acesta nu a fost niciodată publicat. Cred că ar fi trebuit foarte bine de finit contextul și de ce acestă formă.</p> <p>De asemenea, tot la nivel strategic, nu este foarte bine definit de ce traseul metroului urmează Villor - Glurgiului și nu se folosește de traseul vechii șinii de cale ferată. Astfel, o dezvoltare de tip metrou între cartierele Ferentari și Glurgiului ar fi putut atrage apoi investiții și accesibilitate pentru ambele cartiere. Extinderea metroului pe sub Sos. Glurgiului va face doar concurență tramvaiului, care deja sit propriu și poate fi folosit într-un mod eficient. Pot înțelege ideea de legătură cu magistrala M2 care alimentează astăzi centralul orașului, dar nu pot înțelege nevoie de dublare a mijloacelor de transport în condițiile în care tramvaiul nu este la capacitate și nu se fac eforturi de promovare ca acesta să devină mai utilizat.</p> <p>Revenind la obiectul PUZ-ului, stațiile de la 13 Septembrie sunt mult prea apropiate. Metroul are o rază de deservire de aproximativ 500-800m ceea ce înseamnă ca statiile ar trebui poziționate la paroximativ 800-1000m, cu suprapunerea razelor de deservire. În condițiile unei zone foarte dense (ceea ce Miori nu este), stațiile ar putea fi poziționate mai des în jur de 500-600m, însă în cazul de fată avem 2 stări de metrou la 400m cu 2 ieșiri poziționate la 250m unele de celalalte. Această distanță este acceptabilă pentru scalarea unei rețele de autobuz, dar nu pentru metrou. Consider că succesiunea celor 2 stații este foarte slabă, fiind mult prea apropiate, repetându-se aceeași greșeală de pe M5, în care stațiile construite sunt atât de dese încât nici nu se poate accelera la maxim, fiind nevoie să oprești.</p> <p>O altă problemă majoră a amplasării stațiilor o reprezintă stația de la Cimitirul Evreiesc și de la Luici. Aici, problema majoră este faptul că stația Luici, fiind amplasată prea la sud, nu poate face legătură directă cu un potențial tramvai care ar putea fi dezvoltat pe inelul Median Secundar pe timp îndelungat. Se pierde astfel o legătură importantă între rețea de tramvai care ar face legătură pe direcția E-V și metroul care ar face legătură pe direcția N-S, și în special cu legătură directă către Gara de Nord.</p> <p>Legarea metroului cu o potențială stație de tren la Gara Progresul este de apreciat, dar doresc să adaug faptul că buclă de întoarcere a metroului este foarte lungă și are potențialul de a mai primi o stație (nu acum, ci pe un viitor foarte îndepărtat, pe modelul NYC) fiind la peste 500m de gara propriu-zisă și consider necesar ca măsurile pentru ca această stație să fie dezvoltată să fie integrate de acum.</p> <p>De asemenea, tot prin acest PUZ, sau în același timp cu acesta, pentru a putea fi integrat ca vizină trebuia realizat nodul de Park&amp;Ride aferent capătului de metrou și Gării Progresu. Consider acest lucru o scăpare majoră a acestui PUZ.</p> <p>Bună ziua!</p> <p>As avea o propunere pentru statii de metrou din continuarea magistralei. Eu as zice ca stația de la Filaret ar trebui schimbată cu una la Piața Sebastian deoarece în fiecare zi merg prin Filaret și Sebastian și este mai aglomerat la Sebastian.</p>	<p>Prezentul proiect analizeaza traseul liniei de metrou de la Gara de Nord pana la Gara Progresul, unde este propus un nod intermodal ce va uni transportul subteran de transportul pe cale ferată și unde s-a prevăzut un parcj multimodal. În această zonă există deja transport public urban de suprafață (tramvai, autobuze).</p> <p>In cadrul livrabilelor de Analiza de optiuni au fost detaliate la faza Studiu de Fezabilitate toate posibilele trasee care conecteaza cele două gări, iar conform analizei multicriteriale și a analizei cost-beneficiu a fost selectata aceasta optiune de traseu.</p> <p>PUZ M4 a parcurs anterior 3 etape de consultare publică: Etapa I de inițiere 09.07.2021-25.08.2021, Etapa II de elaborare 21.09.2021-15.10.2021, Etapa III de avizare 22.04.2022-16.05.2022 și a urmat Documentul de planificare a procesului de informare și consultare a publicului eliberat de PMB.</p> <p>La Stația Progresul este propus un nod intermodal ce va uni transportul subteran de metrou de transportul pe cale ferată și unde s-a prevăzut un parcj multimodal pentru biciclete, autoturisme, bus și taxi. Parcare P&amp;R a fost cuprinsă în PUZ Magistrala 4 aprobat prin HCL Jilava nr. 52/22.08.2022.</p> <p>Intreaxul intre Stațile Hașdeu și Uranus este de 1330m, iar intre Stațile Uranus și George Rozorei este de 620m, date fiind conditiile de amplasament din teren, cat și punctele de interes. Stația Uranus este amplasată în proximitatea Catedralei Măntuirii Neamului. Stația Uranus are prevăzută o zonă de galerie către Stația George Rozorei.</p> <p>Accesele amplasate pe capătul nordic al stației Luici sunt orientate către străzile Odei și lordache Năstase, pentru a avea un impact minim asupra fondului construit existent în ceea ce privește exproprierile și subtraversarea clădirilor existente.</p> <p>Întra Stația Progresul și Depoul Progresul este prevăzută o amorsă prin care magistrala 4 se poate prelungi ulterior către sud. În zona sudică nu există o buclă de întoarcere, acolo este amplasat depoul.</p> <p>Stația Știrbei Vodă nu poate avea acces pe capătul de nord-est din cauza condițiilor de amplasament (clădiri edificate, rețele tehnico-edilitare).</p> <p>Stația Chirigiu are 2 accesuri dotate cu lift către tramvaiul de pe Calea Rahovei.</p> <p>Stația Filaret are prevăzute accesele în proximitatea stațiilor de tramvai.</p> <p>Stația George Bacovița, conform conformării acesteia, nu necesita multe accesiuri pentru evacuarea fluxurilor de călători.</p> <p>Stația Toporasi are pe capătul nordic pe dreapta un acces public, în proximitatea Pieței Progresul, iar pe partea stangă accesul este unul tehnic.</p>



**PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREŞTI**  
Direcția Generală Urbanism și Amenajarea Teritoriului  
Direcția Urbanism

3.03.2023

DANA

SERVICIUL URBANISM  
43379 / 13.03.2023

Către:

**GRUPUL DE INITIATIVĂ CIVICĂ PRACUL IZVOR**

pri..

E-mail: *...@yandex.ru*



Spre stință:

**DIRECȚIA ASISTENȚĂ TEHNICĂ ȘI JURIDICĂ**

Referitor la: Adresa DATJ Nr. 24571/1/15.02.2023

Referitor la:

PUZ – LINIA M4 DE METROU TRONSON GARA DE NORD – GARA PROGRESUL

Având în vedere observațiile, propunerile și opinile formulate asupra documentației de urbanism „PUZ – LINIA M4 DE METROU TRONSON GARA DE NORD – GARA PROGRESUL”, prin prezenta vă comunicăm răspunsul elaboratorului documentației de urbanism la petiția adresată de dumneavoastră în cadrul procedurii de transparență decizională, referitoare la proiectul de hotărâre privind reglementările urbanistice propuse în documentația de urbanism „PUZ – LINIA M4 DE METROU TRONSON GARA DE NORD – GARA PROGRESUL”, pe care îl regăsiți în tabelul anexă la poziția nr. 45.

ARHITECT ȘEF AL MUNICIPIULUI BUCUREŞTI,  
ARH. ADRIAN BOLD



Întocmit: Urb. Stefan VOICU  
3ex./13.03.2023

Şef Serviciu Urbanism

Arh. Stelian Alexandru CONSTANTINESCU

49	<p>Se dorește alocarea a 1,8 miliarde de euro pentru acest proiect, desă 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 propusa pentru M4, suprapunându-se chiar pe Sos. Tudor Vladimirescu, autobuzele liniei 196 fac 18 minute, și au un flux mediu de 500 -cincisute - de călători / zi /sens. Desi magistralele M1 și M2 sunt suprasolicitate, numărul de călători pe noile magistrale M4 și M5 este de cîteva ori mai mic decât estimările METROREX, care au fost eronate pe linie în ultimele decadă, ceea ce înseamnă suferire de milioane suplimentare anual pentru subvenții. Prelungirea căi ferate prin subteran pîna la Progresul, cu gari în zonele Izvor, Filaret și Toporași, folosind de la Filaret vechea ruta de căi ferate, Costa sub 1 miliard de euro, datorită numărului mai redus de stații subterane, și va aduce fluxul principal de călători pe calea ferată în zona stării de metrou Izvor M1. Varșovia, Londra, Paris și alte orașe europene au adoptat această strategie. De ce trebuie România să cheltuiască înălță aproape 2 miliarde de euro pe o linie de tramvai subteran, ceea ce se dorește fi M4?</p> <p>Afirmăta ca va fi o alternativa la M2 este falsă, pentru că 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 analiza oficială PMUD a rutelor de metrou Nord-Sud realizat în 2015, punctul castigator a fost acordat traseului pe la Arcul de Triumf și Piața Victoriei, similar cu rezultatele studiului IICA 2000.</p> <p>Desigur, există o presunție foarte mare pusă de puternicii investitori imobiliari privind zonele Expozitiei și Filaret - Villor- Tudor Vladimirescu, pentru care aducerea metroului cu statii dese în zonele lor înseamnă dublarea sau chiar triplarea cererii pe segmentul de office, dar și pe rezidențial și retail, ceea ce poate aduce extraprofituri de zeci de milioane de euro anual, pentru el. Înflăcărarea de noi linii pentru tramvaie moderne în zonele menționate ar putea fi chiar mai profitabilă decât metroul, pentru ei.</p> <p>Acest proiect a fost elaborat de un număr restrâns de persoane, fără licitație publică, fără lansarea unui concurs de idei pentru ruta, fără a se tine cont de studiile de mobilitate sau cererea de transport, ceea ce definește un proiect de succes pentru o mică grupare, dar și 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.</p> <p>Consultarea publică cu valoare de recomandare este potrivită poate pentru proiecte mai mici. În alte țări proiectele de asemenea valoare, avergura și impact sunt supuse unui referendum public. Primăria Bucureștiului care are datoria sa reprezinte interesele populației Bucureștiului, va organiza un astfel de referendum?</p>	<p>Prezentul PUZ analizează traseul liniei de metrou de la Gara de Nord până la Gara Progresul. Pentru Magistrala 4 Gara de Nord - Gara Progresul sunt întocmite documentații de Studiu de Fezabilitate și Studiu de Fezabilitate.</p> <p>Traseele de metrou trebuie private în integralitatea lor, în acord cu Strategia de Dezvoltare a rețelei de metrou METROREX (<a href="http://www.metrorex.ro/Resurse/Strategia%20Metrorex/Strategia%20de%20dezvoltare%20a%20infrastructurii%20de%20transport%20cu%20metrou.pdf">http://www.metrorex.ro/Resurse/Strategia%20Metrorex/Strategia%20de%20dezvoltare%20a%20infrastructurii%20de%20transport%20cu%20metrou.pdf</a>).</p> <p>În cadrul livrărilor de Analiză de opțiuni au fost detaliate la fază Studiu de Fezabilitate toate posibilele trasee care conectează cele două gări, iar conform analizei multicriteriale și a analizei cost-beneficiu a fost selectată această opțiune de traseu.</p>
50	<p>Intr-adevar mi se pare importantă o linie de metrou care să acopere[ deservescă] cartierele Rahova și Ferentari. Datorita unei infrastructuri inadecvate aceste cartiere( doar linia de tramvai 32)sunt prost conectate cu centrul orașului și alte zone din București. La ore de vîrf tramvaiul 32 si bus- ul 117 sunt supra- aglomerate. Deci în loc să pierdem timp cu realizarea unor stații precum Mariott mai bine liniile ar presupune stătii mai puține dar axate pe cartiere aglomerante.</p>	<p>Conform Strategiei de dezvoltare a infrastructurii de transport cu metroul, extinderea rețelei de metrou se va face și pe Magistrala 7 Voluntari - Bragadiru și are ca scop deservirea cartierelor Rahova, Ferentari și zona de centru Alexandrie. <a href="http://www.metrorex.ro/Resurse/Strategia%20Metrorex/Strategia%20de%20dezvoltare%20a%20infrastructurii%20de%20transport%20cu%20metrou.pdf">http://www.metrorex.ro/Resurse/Strategia%20Metrorex/Strategia%20de%20dezvoltare%20a%20infrastructurii%20de%20transport%20cu%20metrou.pdf</a></p>
51	<p>Cotele de adâncime aferente schemelor tehnologice nu sunt lăzibile în niciuna din planșele anexate, nici nu sunt menționate în text, acestea fiind esențiale pentru caracterizarea unei construcții subterane și a posibilelor efecte ale acestora. Se pot scrie separat partile din planșe care contin aceste date și anexate separat pe site-ul PMB, lipsa acestora constituind un viciu în procedura de consultare publică.</p> <p>Traversarea corpului de clădire a Gării de Nord se face la foarte mica adâncime, peretele superior al tunelurilor flind la baza fundației clădirii, expandind-o la vibratilile produse în timpul trecerii garniturilor de metrou. Aceste vibratilile pot produce deteriorări majore în structura de rezistență. Desi există materiale atenuatoare, acestea nu pot amortiza în totalitate vibratilile și au durată de viață limitată. Structura de rezistență a clădirilor care se pretează la astfel de traversări trebuie să fie bazată pe materiale cu grad de elasticitate ridicat, cum ar fi scheletul metalic sau betonul armat special, rezistent la vibratilile. Intrucât Gara de Nord este o clădire de patrimoniu, înainte de aprobarea PUZ-ului supus debaterii, Primăria care datoră să efectueze o expertiza separată de cea a proiectantului, a beneficiarului sau un ordonatorului de credite, pentru acest proiect. Ca o mențiune, în Paris metroul circula pe roti de cauciuc.</p> <p>Pe strada Garii de Nord tunelul cu metroul, cu sensul de deplasare din spate Berzei spre Gara de Nord are traseul în lungul axului străzii, la mîna distanță și mica adâncime fata de blocurile de locuințe aflate pe aceeași stradă, atât construirea cat și exploatarea metroului putând afecta structura de rezistență și stabilitatea acestora. Spre exemplu, Blocul A situat pe străzile Garii de Nord la nr. 6-8 este încadrat la clasa I de risc seismic, pe parte opusă străzii Garii de Nord, există fisuri vizibile de la distanță, pe toată înalțimea acestui imobil și la toate scarile ale acestuia, acestea datorându-se cel mai probabil tasării neuniforme a solului pe care este amplasată construcția. La deplasarea în pantă ascendentă a garniturilor de metrou - cum este cazul în tunelul cel mai apropiat de fundația blocurilor în cauză - energia cinetică transmisă prin undele de vibratilie este de cîteva ori mai mare fata de deplasarea în plan orizontal. În acest caz, vibratilile pot avea în principiu două efecte, accentuarea afectării structurii de rezistență și tasarea accelerată a solului de sub aceste imobile. În acest caz se impune atât expertizarea independentă cat și oferirea posibilității locatarilor să efectueze propria expertiza despre ce efect ar avea circulația metroului raportat la starea clădirii în care locuiesc, înainte de aprobarea PUZ-ului.</p> <p>In cazul clădirilor istorice aflate pe culoarul de expropiere propus, expertizările ar trebui efectuate anticipat de primărie, pe cheltuieli beneficiarului, și în funcție de rezultatele acestora, ar trebui aprobat sau nu acest PUZ.</p> <p>Amplasamentul stației Eroii Revoluției 2 se bazează pe presupunerea proiectantului că acel spațiu subteran nu prezintă interes pentru sistematizarea circulației rutiere. Amplasarea acestor stații conform proiectului obținută complet subteran în intersecție Eroii Revoluției, care este delimitată în ambele parti laterale de două cîmlituri și exclude orice altă posibilitate pentru realizarea de pasajie subterane sau tuneluri în zona respectivă, aceasta fiind un nod foarte important, strategic pentru circulația rutieră în zona de sud a Bucureștiului. Principalul proiect care trece prin acest spațiu subteran este pasajul - tunel rutier de legătură între Soseaua Oltenești și Trafic Greu, de-a lungul și pe sub Soseaua Villor și str Dr Constantin Istrati, prin care se realizează o varianță de inchidere a inelului circular principal (Sos Stefan cel Mare, Sos Milhaï Bravu, Sos Oltenești, Trafic Greu, Razoare, Pod Basarab, Sos N. Titulescu). Acest traseu urmează prin subteran, în linii mari, o porțiune din traseul liniiei circulare de tramvai a Bucureștiului. Chiar dacă pentru moment nu se pune problema construirii acestui pasaj, poate ca această soluție va fi o prioritate în viitor.</p> <p>Ceaală varianță de inchidere a inelului principal, prin viitorul pasaj Toporași este utilă, dar are o formă disproportională raportată la centrul orașului, este mai lungă și implică o valoare de construire mai mare. Ambele variante pot coexista, intrucât vizează fluxuri de circulație diferite.</p>	<p>Imobilele cuprinse în culoarul de exproprie vor fi expertizate la fază PTE și monitorizate pe perioada executiei în vederea demoliării/reabilitării.</p> <p>Documentația "PUZ Linia 4 de metrou Tronson Gara de Nord - Gara Progresul" reglementează traseul, culoarul de exproprie, dotările și echipamentele aferente metroului.</p> <p>În cadrul ședințelor de coordonare cu PMB, PUZ M4 a fost analizat în corelație cu documentațiile de urbanism aprobată anterior și investițiile aflate în execuție, cît și strategia de dezvoltare a Municipiului București în gestionarea principiilor de organizare a traficului. În planșa nr. 5 de reglementare este prezentată secțiunea transversală caracteristică în zona stației Eroii Revoluției. Proiectul a obținut avizul favorabil al Direcției de Transporturi a Primăriei Municipiului București nr. 50973 / 17.05.2022.</p>
52	<p>Bună seara,</p> <p>În primul rând aș dori să precizez că pentru un asemenea proiect, minimul de zile prevăzute pentru "dezbaterea publică" este insuficient. Un astfel de proiect ar fi trebuit promovat și discutat pentru minim 30 de zile cu întâlniri concrete de lucru cu cetățenii, nu doar prin căteva mesaje de promovare pe Facebook și o pagină deschisă pentru mesaje.</p> <p>În primul rînd ar fi trebuit definit contextul strategic mai clar: De ce s-a optat pentru traseul Berzei - Părvan - Hașdeu - Izvor - 13 Septembrie și nu s-a folosit traseul Stirbei - Eroilor - Panduri - 13 Septembrie. Știu că studiul de fezabilitate a fost aprobat de către autorități, dar acesta nu a fost discutat public. Cred că ar fi trebuit boarte bine definit contextul și de ce această formă.</p> <p>De asemenea, tot la nivelul strategic, nu este foarte bine definit de ce traseul metroului urmează Villor - Giurgiului și nu se folosesc de traseul vecinului său de căile ferate. Astfel, o dezvoltare de tip metrou între cartierele Ferentari și Giurgiului ar fi putut atrage apoi investiții și accesibilitate pentru ambele cartiere. Extinderea metroului pe sub Sos. Giurgiului va face doar concurență tramvialului, care are deja sit propriu și poate fi folosit într-un mod eficient. Pot înțelege ideea de legătură cu magistrala M2 care alimentează axul central al orașului, dar nu pot înțelege nevoie de dublare a mijloacelor de transport în condiții în care tramvaiul nu este la capacitate și nu se fac eforturi de promovare ca acesta să devină mai utilizat.</p> <p>Revenind la obiectul PUZ-ului, stațiile de la Marior și de la 13 Septembrie sunt mult prea apropiate. Metroul are o rază de deservire de aproximativ 500-800m ceea ce înseamnă ca stațiile ar trebui poziționate la paroximativ 800-1000m, cu suprapunerea rezelor de deservire. În condiție unei zone foarte dense (ceea ce Marior nu este), stațiile ar pofti să pozeze mai des în jur de 500-600m, însă în cazul de față avem 2 stații de metrou la 400m cu 2 ieșiri poziționate la 250m unele de celalalte. Această distanță este acceptabilă pentru scalarea unei rețele de autobuz, dar nu pentru metrou. Consider că succesiunea celor 2 stații este forțată, fiind mult prea apropiate, repetându-se aceeași greșeală de pe M5, în care stațiile construite sunt atât de dese încât nici nu se poate accelera la maxim, fiind nevoie să opresc.</p> <p>O altă problemă majoră a amplasării stațiilor o reprezintă stațiile de la Cimitirul Evreiesc și de la Lulcă, care este amplasată mult prea la sud față de strada Lulcă. Aici, problema majoră este faptul că stația Lulcă, fiind amplasată prea la sud, nu poate face legătură directă cu un potențial tramvai care ar putea fi dezvoltat pe înelul Median Secundar pe timp îndelungat. Se pierde astfel o legătură importantă între o rețea de tramvai care ar face legătură pe direcția E-V și metroul care ar face legătură pe direcția N-S, și în special cu legătură directă către Gara de Nord.</p> <p>Legarea metroului cu o potențială stație de tren la Gara Progresul este de apreciat, dar doresc să adaug faptul că bucla de întoarcere a metroului este foarte lungă și are potențialul de a mai primi o stație (nu acum, ci pe un viitor foarte îndepărtat, pe modelul NYC) fiind la peste 500m de gara propriu-zisă și consider necesar ca măsurile pentru ca această stație să fie dezvoltată să fie integrate de acum.</p> <p>De asemenea, tot prin acest PUZ, sau în același timp cu acesta, pentru a putea fi integrat ca viuzine trebuie realizat nodul de Park&amp;Ride aferent capătului de metrou și Gării Progresu. Consider acest lucru o scăpare majoră a acestui PUZ.</p>	<p>Prezentul proiect analizează traseul liniei de metrou de la Gara de Nord până la Gara Progresul, unde este propus un nod intermodal ce va uni transportul subteran de transportul pe cale ferată și unde se prevăzut un parcj multimodal. În această zonă există deja transport public urban de suprafață (tramvi, autobuze).</p> <p>În cadrul livrărilor de Analiză de opțiuni au fost detaliate la fază Studiu de Fezabilitate toate posibilele trasee care conectează cele două gări, iar conform analizei multicriteriale și a analizei cost-beneficiu a fost selectată această opțiune de traseu.</p> <p>PUZ M4 a parcurs anterior 3 etape de consultare publică: Etapa I de inițiere 09.07.2021-25.08.2021, Etapa II de elaborare 21.09.2021-15.10.2021, Etapa III de avizare 22.04.2022-16.05.2022 și a urmărit Documentul de planificare a procesului de informare și consultare a publicului eliberat de PMB.</p> <p>La Stația Progresul este propus un nod intermodal ce va uni transportul subteran de metrou de transportul pe cale ferată și unde se prevăzut un parcj multimodal pentru biciclete, autoturisme, bus și taxi. Parcare R&amp;R a fost cuprinsă în PUZ Magistrala 4 aprobat prin HCL Jilava nr. 52/22.08.2022.</p> <p>Întreaxul între Stațile Hașdeu și Uranus este de 1330m, iar între Stațile Uranus și George Rozore este de 620m, date fiind condițiile de amplasament din teren, cît și punctele de interes. Stația Uranus este amplasată în proximitatea Catedralei Măntuirii Neamului. Stația Uranus are prevăzută o zonă de galerie către Stația George Rozore.</p> <p>Accesele amplasate pe capătul nordic al stației Lulcă sunt orientate către străzile Odei și Iordache Năstase, pentru a avea un impact minim asupra fondului construit existent în ceea ce privește exproprierile și subtraversarea clădirilor existente.</p> <p>Între Stația Progresul și Depoul Progresul este prevăzută o amorsă prin care magistrala 4 se poate prelungi ulterior către sud. În zona sudică nu există o buclă de întoarcere, acolo este amplasat depoul.</p> <p>Stația Stirbei Vodă nu poate avea acces pe capătul de nord-est din cauza condițiilor de amplasament (clădiri edificate, rețele tehnico-edilitare).</p> <p>Stația Chirigiu are 2 accesuri datorate cu lift către tramvaiul de pe Calea Rahovei.</p> <p>Stația Filaret are prevăzute accesele în proximitatea stațiilor de tramvai.</p> <p>Stația George Bacovia, conform conformării acesteia, nu necesită mai multe acceseuri pentru evacuarea fluxurilor de călători.</p> <p>Stația Toporași are pe capătul nordic pe dreapta un acces public, în proximitatea Pieței Progresul, iar pe partea stângă accesul este unul tehnic.</p>
53	<p>Bună ziua!</p> <p>As avea o propunere pentru stația de metrou din continuarea magistralei. Eu as zice ca stația de la Filaret ar trebui schimbată cu una la Piața Sebastian deoarece în fiecare zi merg prin Filaret și Sebastian și este mai aglomerat la Sebastian.</p>	<p>Traseele de metrou trebuie private în integralitatea lor, în acord cu Strategia de Dezvoltare a rețelei de metrou METROREX (<a href="http://www.metrorex.ro/Resurse/Strategia%20Metrorex/Strategia%20de%20dezvoltare%20a%20infrastructurii%20de%20transport%20cu%20metrou.pdf">http://www.metrorex.ro/Resurse/Strategia%20Metrorex/Strategia%20de%20dezvoltare%20a%20infrastructurii%20de%20transport%20cu%20metrou.pdf</a>).</p>

44	<p>Atrăg atenția că pe latura parcului Izvor, învecinată cu strada B. P. Hașdeu se află o zonă cu arbori, una dintre zonele cele mai importante ale parcului prin vechimea arborilor și diversitatea vegetației. Este necesar ca lucrările de realizare a proiectului să nu afecteze arbori din parc. Distrugerea sau diminuarea spațiilor verzi din oraș are consecințe nefaste asupra sănătății și calității vieții locuitorilor. Sper ca respectarea prevederilor OUG 114/2007 să se facă și în realitate, să nu rămână doar promisiuni pe hârtie.</p>	<p>Conform Deciziei Etapei de Încadrare nr. 3 din 20.04.2022, "Tăierile de arbori, toalețări sau transplantări se vor realiza numai cu avizul favorabil emis de Primăria Municipiului București - Direcția de Mediul." Motivele care au stat la baza luării deciziei sunt următoarele: reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră provenite din trafic (schimbările climatice); reducerea nivelurilor de poluare a aerului la nivel urban; reducerea poluărilor sonice, în special în zona Gării de Nord; Reducerea poluării solului, subsolului și a acviferului freatic; minimizarea incidentelor cu factorul uman (reducere timpului de transport, reducere costurilor, reducerea accidentelor, îmbunătățirea condițiilor de transport, creșterea nivelului de securitate a transportului); realizarea unui sistem coerent de trafic pentru persoanele cu dizabilități; reducerea nivelului zgometelor și vibrațiilor, reducerea efectelor negative asupra construcțiilor vecni, cu structuri afectate de creșterea timpului și evenimentele excepționale produse pe durata acestora de viață." Totodată, în cadrul deciziei, "spațiile verzi afectate de obiectivul propus prin PUZ se vor refațe pe același amplasament iar acolo unde nu este posibil se vor asigura spații noi echivalente cu cele ce vor fi dezafectate."</p> <p>Traseul M4 subtraversează la adâncime de peste 20m Parcul Izvor, iar la suprafața terenului sunt localizate două centrale de ventilație cu suprafete de 16.00mp respectiv 18.24mp, conform Regulamentului de Urbanism aferent PUZ M4.</p>
45	<p>Documentele puse în dezbatere publică au un caracter extrem de tehnic, lucru care contravine spiritului dezbatelerii publice care presupune accesibilizarea informațiilor pentru cetățeni. Cu toate acestea, după un efort considerabil, am identificat o problemă pe care, prin prezentă, vă solicităm să o rezolvăți anterior supunerii votului Consiliului General.</p> <p>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 sănătate 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 explicate pentru protecția spațiului verde din această zonă, măsuri care să prevină tăieri de arbori sau diminuarea spațiului verde. În cîndcă de protecția impusă de legislația de mediu, susținem prezența solicitare de îmbunătățire a proiectului și în virtutea calității foarte proaste a aerului (lucru care a condus la amenințarea cu înfringementul de mediu în București), precum și arile reduse de spații verzi din București. Credem că proiectele care vizează dezvoltarea Bucureștiului trebuie să alătură prioritatea protecției, dezvoltării și creșterea calității spațiilor verzi. Iar acest proiect nu trebuie să fie o excepție.</p>	<p>Conform Deciziei Etapei de Încadrare nr. 3 din 20.04.2022, "Tăierile de arbori, toalețări sau transplantări se vor realiza numai cu avizul favorabil emis de Primăria Municipiului București - Direcția de Mediul." Motivele care au stat la baza luării deciziei sunt următoarele: reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră provenite din trafic (schimbările climatice); reducerea nivelurilor de poluare a aerului la nivel urban; reducerea poluărilor sonice, în special în zona Gării de Nord; Reducerea poluării solului, subsolului și a acviferului freatic; minimizarea incidentelor cu factorul uman (reducere timpului de transport, reducere costurilor, reducerea accidentelor, îmbunătățirea condițiilor de transport, creșterea nivelului de securitate a transportului); realizarea unui sistem coerent de trafic pentru persoanele cu dizabilități; reducerea nivelului zgometelor și vibrațiilor, reducerea efectelor negative asupra construcțiilor vecni, cu structuri afectate de creșterea timpului și evenimentele excepționale produse pe durata acestora de viață." Totodată, în cadrul deciziei, "spațiile verzi afectate de obiectivul propus prin PUZ se vor refațe pe același amplasament iar acolo unde nu este posibil se vor asigura spații noi echivalente cu cele ce vor fi dezafectate."</p> <p>Traseul M4 subtraversează la adâncime de peste 20m Parcul Izvor, iar la suprafața terenului sunt localizate două centrale de ventilație cu suprafete de 16.00mp respectiv 18.24mp, conform Regulamentului de Urbanism aferent PUZ M4.</p>
46	<p>Observ o serie de mesaje referitoare la protejarea spațiilor verzi, a parcului Izvor și a arborilor în general. Este astfel clar că acest obiectiv este important pentru cetățeni. Pe multi, probabil, i-a speriat distrugerea parcului Eroilor Sanitari, parc ce nu s-a revenit niciodată după sănătatea metroului. Acolo Metrorex, Ministerul și antreprenorii nu s-au respectat cuvantul, parc nu arată precum în proiect și nu are vegetație și mobilier urban pentru relaxare.</p> <p>Desigur, renunțarea la guri de acces nu este o soluție. Interesul de mobilitate cu metroul trebuie să primeze, chiar dacă asta presupune lucrări temporare în aria parcului - atât timp cat va fi readus la starea inițială.</p> <p>Însă, este important de precizat că în România instituțile nu fac TRANSPLANTĂRI. Există utilaje speciale care pot transplanta arborii cu tot cu radacina. Mai mult de atât, chiar Compania Municipală Întreținere Arborilor și Spațiul Verde București detine un astfel de utilaj recent achiziționat pe care l-a utilizat prin contract la diverse lucrări.</p> <p>Vă rugam să împuneti, prin contract, constructorului, sa transplaneze copaci, ci nu să îl taie. Va rog să oferiti un răspuns acestui propuneri.</p>	<p>Conform Deciziei Etapei de Încadrare nr. 3 din 20.04.2022, "Tăierile de arbori, toalețări sau transplantări se vor realiza numai cu avizul favorabil emis de Primăria Municipiului București - Direcția de Mediul." Motivele care au stat la baza luării deciziei sunt următoarele: reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră provenite din trafic (schimbările climatice); reducerea nivelurilor de poluare a aerului la nivel urban; reducerea poluărilor sonice, în special în zona Gării de Nord; Reducerea poluării solului, subsolului și a acviferului freatic; minimizarea incidentelor cu factorul uman (reducere timpului de transport, reducere costurilor, reducerea accidentelor, îmbunătățirea condițiilor de transport, creșterea nivelului de securitate a transportului); realizarea unui sistem coerent de trafic pentru persoanele cu dizabilități; reducerea nivelului zgometelor și vibrațiilor, reducerea efectelor negative asupra construcțiilor vecni, cu structuri afectate de creșterea timpului și evenimentele excepționale produse pe durata acestora de viață." Totodată, în cadrul deciziei, "spațiile verzi afectate de obiectivul propus prin PUZ se vor refațe pe același amplasament iar acolo unde nu este posibil se vor asigura spații noi echivalente cu cele ce vor fi dezafectate."</p> <p>Numărul și localizarea accesurilor de metrou sunt determinate conform normelor tehnice de proiectare.</p>
47	<p>Proiectul M4 nu prevede o corespondență între magistralele 1, 3 și 4 la Izvor, ceea ce este un eșec de proiectare, din următoarele considerente:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. În primul rând, nerealizarea conexiunilor între axe de transport public crește artificial durata călătoriilor, scade atracțivitatea și calitatea serviciului de transport și nu în ultimul rând scade capacitatea de transport (punând presiune mai mare pe mai puține corespondențe). Aceasta este un "worst-practice" la nivel european, cu efecte pe termen lung și foarte lung. Dacă această corespondență nu se realizează acum, va fi extrem de dificil, scump și perturbator (din punct de vedere al traficului teren și subteran) să fie construită ulterior. Acum, în fază de proiectare, este cel mai ieftin, ferabil și rapid mod de a repara această greșeală. Altfel, călătorii de pe întreaga rețea de metrou vor suferi de pe urma unei proiecții deficitare, în antiteză cu bunele practici în materie de planificare a mobilității urbane.</li> <li>2. Cartierul Militari nu poate fi legat direct la M4. Pasagerii vor fi nevoiți să schimbe la Eroilor sau MS, punând presiune suplimentară pe această stație de corespondență și crescând fluxurile de trafic ale MS strict pe relație Eroilor - Hașdeu. Prin încurajarea cererii inegale de transport, cresc sănsele supra-aglomerării, fapt ce va pune probleme de operabilitate la orele de vârf.</li> <li>3. Se ratează un avantaj major al extinderii M4, care este bine cunoscută ca fiind supra-aglomerată la orele de vârf. Din cauza lipsei legăturii la Izvor, călătorii din sudul orașului vor avea ca unică soluție M2 până la Plaça Unirii, apoi M3, pentru a ajunge în Militari. Problema este că atât mai mare cu cât fluxul de trafic prin Plaça Unirii va crește și mai mult, prin pasajul de corespondență dintre Plaça Unirii 1 și Plaça Unirii 2 care este în prezent puternic subdimensionat față de cerere.</li> <li>4. Fără o corespondență cu M9, noua magistrală M4 va atrage mai puțini călători decât potențialul pe care îl are, ceea ce scade capacitatea de recuperare a investiției și scad beneficiile pe termen lung ale investiției.</li> <li>5. Problemele precizate mai sus vor fi accentuate în timp, odată cu deschiderea noii magistrale. Întrucât extensia M4 are prevăzute corespondențe cu viitoarele M7 și M8.</li> </ol> <p>Acestea fiind spuse, este imperios necesară o reanalizare a corespondenței de la Izvor, între Magistralele 1, 3 și 4. Două dintre posibilitățile tehnice pentru realizarea acestui deziderat ar fi următoarele:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) edificarea stației Izvor aferentă M4</li> <li>b) edificarea unui tunel de corespondență între stația Hașdeu (M4/5) și stația Izvor (M1/3), dată fiind proximitatea celor două stații. În orașe precum Paris și Londra există, de asemenea, corespondențe lungi între stații, folosindu-se clări și trotuare rulate pentru a facilita mobilitatea. Exemple: Paddington, Bank, Euston, Gare Saint-Lazare sunt stații unde pasajele de corespondență se traversează în peste 10 minute.</li> </ol> <p>Vă mulțumesc pentru atenția acordată și rămân cu speranța că deficiența semnalată de mine va fi rezolvată.</p>	<p>Magistrala 4 prevede conexiunea atât cu magistralele existente (Magistrala 1 la Gara de Nord, Magistrala 2 la Stația Eroii Revoluției) 2 cât și cu viitoare magistrale de metrou (Magistrala 5 la Stația Hașdeu, Magistrala 7 la Stația Chirigu, Magistrala 8 la Stația Luică).</p> <p>Conform avizului de oportunitate nr. 1/21.01.2022, conexiunea între Magistrala 4 și Stația Izvor (Magistrale 1 și 3) a fost eliminată din proiect întrucât afectă clădirile monument istoric de pe Splaiul Unirii cât și Parcul Izvor.</p>
48	<p>Consider obligatorie extinderea liniei pana la sosea de contur, pe traseul prelungit pe Sos. Gloriu și spre Com. Magurele-Voluntari, cu realizarea unui terminal multimodal în relație cu CF Centura, care va trebui dezvoltata ca traseu de tren rapid urban pentru reducerea traficului urban, care se poate realiza doar prin degrevarea tranzitului prin centrul.</p> <p>Tranzitul este marcat la orele de vârf de naveța salariaților de la locuința locul de munca, respectiv orașele dormitor și localitățile periferice care zone de business sau shopping.</p> <p>Intrevad două soluții cu efect cumulativ, respectiv:</p> <p>Extinderea (în suprateran) a magistrelor de metrou pana la linia de centura CF, unde ar urma să se realizeze puncte de transfer cu parcare între metrou și stații CF Centura la toate punctele de acces din localitățile limitrofe în București. Aceasta implica trenuri urbane rapide între stațiile CF existente (23 August, Progresul, Chiajna, Otopenii) pe linia de centura și unele noi, cu terminale la Basarab, Obor și Progresul. E mai usor să oclociți o bală decât să dai în ea, cand ai cum.</p> <p>A doua soluție este crearea de "Wormholes" pentru realizarea de bypassuri subterane.</p> <p>Am propus (mai către Primar Oprescu) realizarea de tuneli subterani pentru degrevarea de trafic pe direcția Est-Vest și Nord-Sud, cu punctele de acces în afara zonei centrale (ex. spatele Muzeului Național[ruină] - Piața Alba Iulia E-V respectiv Piața Victoriei - Piața Unirii N-S, cu accesul de coborâre de pe Kiseleff și Cantemir, paralel cu M2. Mai pot fi găsite și alte locații de acces facil din spații gen piață încă neocupate de construcții care urmărează a se defini prin studii de trafic după realizarea acestora.</p> <p>Dacă veți analiza studiul de trafic facut cu cajiva ană în urma de o firma din Israel la comanda PMB nu veți găsi aceste soluții nici măcar pentru o perspectivă îndepărtată.</p>	<p>Conform Strategiei de dezvoltare a infrastructurii de transport cu metrou, extinderea rețelei de metrou se va face și pe Magistrala 7 Voluntari - Bragadiru și are ca scop deservirea cartierelor Rahova, Ferentari și zona de centură Alexandriei.</p> <p><a href="http://www.metrorex.ro/Resurse/Strategia%20Metrorex/Strategia%20de%20dezvoltare%20a%20infrastructurii%20de%20transport%20cu%20metrou.pdf">http://www.metrorex.ro/Resurse/Strategia%20Metrorex/Strategia%20de%20dezvoltare%20a%20infrastructurii%20de%20transport%20cu%20metrou.pdf</a></p> <p>La Stația Uranus este prevăzută o amorsă care permite extinderea rețelei de metrou către Magurele.</p>

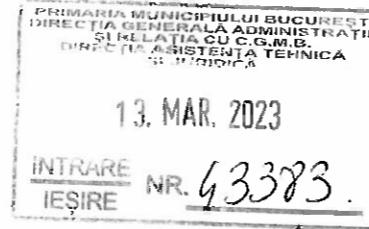


3.03.2023  
**PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREŞTI**  
Direcția Generală Urbanism și Amenajarea Teritoriului  
Direcția Urbanism

SERVICIUL URBANISM  
Nr. 43383 / 13.03.2023

Găsește: 13

E-mail: \_\_\_\_\_



Spre știință: **DIRECȚIA ASISTENȚĂ TEHNICĂ ȘI JURIDICĂ**  
Referitor la: Adresa DATJ Nr. 25461/1/16.02.2023

Referitor la: PUZ – LINIA M4 DE METROU TRONSON GARA DE NORD – GARA PROGRESUL

Având în vedere observațiile, propunerile și opiniile formulate asupra documentației de urbanism „PUZ – LINIA M4 DE METROU TRONSON GARA DE NORD – GARA PROGRESUL”, prin prezenta vă comunicăm răspunsul elaboratorului documentației de urbanism la petiția adresată de dumneavoastră în cadrul procedurii de transparență decizională, referitoare la proiectul de hotărâre privind reglementările urbanistice propuse în documentația de urbanism „PUZ – LINIA M4 DE METROU TRONSON GARA DE NORD – GARA PROGRESUL”, pe care îl regăsiți în tabelul anexă la poziția nr. 51.

ARHITECT ȘEF AL MUNICIPIULUI BUCUREŞTI,  
ARH. ADRIAN BOLD



Întocmit: Urb. Ștefan VOIȚU  
3ex./13.03.2023

Şef Serviciu Urbanism  
Arh. Stelian Alexandru CONSTANTINESCU

49	<p>Se dorește alocarea a 1,8 miliarde de euro pentru acest proiect, desi la documentația pusa 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 liniei 196 fac 18 minute, și au un flux mediu de 500 -cincișute - de călători / zi /sens. Desi magistralele M1 și M2 sunt suprasolicitate, numărul de călători pe noile magistrale M4 și M5 este de cîteva ori mai mic decât estimările METROREX, care au fost eronate pe linie în ultimele decade, ceea ce înseamnă sute de milioane suplimentar anual pentru subvenții. Prelungirea caii ferate prin subteran pîna la Progresul, cu gari în zonele Izvor, Filaret și Toporași, folosind de la Filaret vechea rută de cale ferată, costa sub 1 miliard de euro, datorită numărului mai redus de statii subterane, și va aduce fluxul principal de călători 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 înălți aproape 2 miliarde de euro pe o linie de tramvai subterană, ceea ce se donează și fi M4?</p> <p>Afirmăția ca și fi alternativa la M2 este falsă, pentru că proiectul M4 nu are conexiune cu M3, iar timpul de parcurs între zona de nord și Eroii Revoluției, va fi mai mare decât dublu timpul folosind M2. În scenariul complex de analiza oficială PMUD a rutelor de metrou Nord-Sud realizat în 2015, punctajul castigator a fost acordat traseului pe Arcul de Triumf și Piața Victoriei, similar cu rezultatul studiului JICA 2000.</p> <p>Desigur, există o presiune foarte mare pusă de puternicii investitori imobiliari privind zonele Expozitei și Filaret - Vîlări - Tudor Vladimirescu, pentru care aducerea metroului cu stații dese în zonele împreună dublarea sau chiar triplarea cererii pe segmentul de office, dar și pe rezidențial și retail, ceea ce poate aduce extraprofituri de zeci de milioane de euro anual, pentru el. Înființarea de noi linii pentru tramvaie moderne în zonele menționate ar putea fi chiar mai profitabilă decât metroul, pentru ei.</p> <p>Acest proiect a fost elaborat de un număr restrâns de persoane, fără licitație publică, fără lansarea unui concurs de idei pentru ruta, fără a se tine cont de studiile de mobilitate sau cererea de transport, ceea ce definește un proiect de succes pentru o mică grupare, dar și 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.</p> <p>Consultarea publică cu valoare de recomandare este potrivită poate pentru proiecte mai mici. În alte țări proiectele de asemenea valoare, avergura și impact sunt supuse unui referendum public. Primăria Bucureștiului care are datoria să reprezinte interesul populației Bucureștiului, va organiza un astfel de referendum?</p>	<p>Prezentul PUZ analizează traseul liniei de metrou de la Gara de Nord pînă la Gara Progresul. Pentru Magistrala 4 Gara de Nord - Gara Progresul sunt întocmite documentații de Studiu de Fezabilitate și Studiu de Fezabilitate.</p> <p>Traseele de metrou trebuie privite în integralitatea lor, în acord cu Strategia de Dezvoltare a rețelei de metrou METROREX (<a href="http://www.metrorex.ro/Resurse/Strategia%20Metrorex/Strategia%20de%20dezvoltare%20a%20infrastructurii%20de%20transport%20cu%20metroul.pdf">http://www.metrorex.ro/Resurse/Strategia%20Metrorex/Strategia%20de%20dezvoltare%20a%20infrastructurii%20de%20transport%20cu%20metroul.pdf</a>).</p> <p>În cadrul livrărilor de Analiză de opțiuni au fost detaliate la fază Studiu de Fezabilitate toate posibilele trasee care conectează cele două gări, iar conform analizei multicriteriale și a analizei cost-beneficiu a fost selectată această opțiune de traseu.</p>
50	<p>Intr-adevăr mi se pare importantă o linie de metrou care să acopere (deservescă) cartierele Rahova și Ferentari. Datorită unei infrastructuri inadecvate aceste cartiere (doar linia de tramvai 32) sunt prost conectate cu centrul orașului și alte zone din București. La ore de vîrf tramvaiul 32 și bus- ul 117 sunt supra-aglomerate. Deci în loc să pierdem timp cu realizarea unor stații precum Mariott mai bine linia ar presupune stații mai puține dar axate pe cartiere aglomerate.</p>	<p>Conform Strategiei de dezvoltare a infrastructurii de transport cu metroul, extinderea rețelei de metrou se va face și pe Magistrala 7 Voluntari - Bragadiru și are ca scop deservirea cartierelor Rahova, Ferentari și zona de centură Alexandriei.</p> <p><a href="http://www.metrorex.ro/Resurse/Strategia%20Metrorex/Strategia%20de%20dezvoltare%20a%20infrastructurii%20de%20transport%20cu%20metroul.pdf">http://www.metrorex.ro/Resurse/Strategia%20Metrorex/Strategia%20de%20dezvoltare%20a%20infrastructurii%20de%20transport%20cu%20metroul.pdf</a></p>
51	<p>Cotele de adâncime aferente schemelor tehnologice nu sunt lăzibile în nicio din planșele anexate, nici nu sunt menționate în text, acestea fiind esențiale pentru caracterizarea unei construcții subterane și a posibilelor efecte ale acesteia. Se pot scâna separat partile din planșe care contin aceste date și anexate separat pe site-ul PMB, lipsa acestora constituind un vîrstă în procedura de consultare publică.</p> <p>Traversarea corpului de clădire a Gării de Nord se face la foarte mica adâncime, peretele superior al tunelurilor fiind la baza fundației clădirii, expunând-o la vibrările produse în timpul trecerii garniturilor de metrou. Aceste vibrări pot produce deteriorări majore în structura de rezistență. Desi există materiale atenuatoare, acestea nu pot amortiza în totalitate vibrările și au durată de viață limitată. Structura de rezistență a clădirilor care se prezintă la astfel de traversări trebuie să fie bazată pe materiale cu grad de elasticitate ridicat, cum ar fi scheletul metalic sau betonul armat special, rezistent la vibrările. Intrucât Gara de Nord este o clădire de patrimoniu, înainte de a aproba PUZ-ul supus dezbateleri, Primăria are datoria să efectueze o expertiză separată de cea a proiectantului, a beneficiarului sau a ordonatorului de credite, pentru acest proiect. Ca o mențiune, în Paris metroul circula pe roti de cauciuc.</p> <p>Pe strada Gării de Nord tunelul de metrou, cu sensul de deplasare dinspre str Berzei spre Gara de Nord are traseul în lungul axului străzii, la mica distanță și mica adâncime făta de blocurile de locuințe aflate pe aceasta stradă, atât construirea cat și exploatarea metroului putând afecta structura de rezistență și stabilitatea acestora. Spre exemplu, Blocul A situat pe str Gării de Nord la nr. 6-8 este încastrat la clasa I de risc seismic, pe partea opusă străzii Gării de Nord, existând fisuri vizibile de la distanță, pe toate înălțimea acestui imobil și la toate scarile ale acestuia, acestea datorându-se cel mai probabil tăsările neuniforme a solului pe care este amplasată construcția. La deplasarea în pantă ascendentă a garniturilor de metrou - cum este cazul în tunelul cel mai apropiat de fundație blocurilor în cauză - energia cinetică transmisă prin undele de vibrare este de cîteva ori mai mare fata de deplasarea în plan orizontal. În acest caz, vibrările pot avea în principiu două efecte, accentuarea efectelor de rezistență și tasarea accelerată a solului de sub aceste imobile. În acest caz se impune atât expertizarea independentă cat și oferirea posibilității locatarilor să efectueze propria expertiză despre ce efect ar avea circulația metroului raportat la starea clădirii în care locuiesc, înainte de aprobarea PUZ-ului.</p> <p>In cazul clădirilor istorice aflate pe culoarul de exproprie propus, expertizările ar trebui efectuate anticipat de primarie, pe cheftuiala beneficiarului, și în funcție de rezultatele acestora, ar trebui aprobăt sau nu acest PUZ.</p> <p>Amplasamentul stației Eroii Revoluției 2 se bazează pe presupunerea proiectantului că acel spațiu subteran nu prezintă interes pentru sistematizarea circulației rutiere. Amplasarea acestei stații conform proiectului obținută complet subteran în intersecția Eroii Revoluției, care este delimitată în ambele parti laterale de două clîmitire și exclude orice altă posibilitate pentru realizarea de pasaje subterane sau tuneluri în zona respectivă, acesta fiind un nod foarte important, strategic pentru circulația rutieră în zona de sud a Bucureștiului. Principalul proiect care trece prin acest spațiu subteran este pasajul - tunel rutier de legătură între Soseaua Olteniei și Trafic Greu, de-a lungul și pe sub Soseaua Vîlări și str Dr Constantin Istrati, prin care se realizează o variantă de închidere a inelului circular principal (Sos Stefan cel Mare, Sos Mihai Bravu, Sos Olteniei, Trafic Greu, Razboare, Pod Basarab, Sos N. Titulescu). Acest traseu urmează prin subteran, în linii mari, o porțiune din traseul liniei circulare de tramvai a Bucureștiului. Chiar dacă pentru moment nu se pune problema construirii acestui pasaj, poate că această soluție va fi o prioritate în viitor.</p> <p>Ceaală varianta de închidere a inelului principal, prin viitorul pasaj Toporași este utilă, dar are o formă disproportională raportată la centrul orașului, este mai lungă și implică are o valoare de construire mai mare. Ambele variante pot coexista, intrucât vizează fluxuri de circulație diferite.</p>	<p>Imobilele cuprinse în culoarul de exproprie vor fi expertizate la fază PTE și monitorizate pe perioada execuției în vederea demolării/reabilitării.</p> <p>Documentația "PUZ Linia 4 de metrou Tronson Gara de Nord - Gara Progresul" reglementează traseul, culoarul de exproprie, dotările și echipamentele aferente metroului.</p> <p>În cadrul ședințelor de coordonare cu PMB, PUZ M4 a fost analizat în corelare cu documentațiile de urbanism aprobate anterior și investițiile aflate în execuție, cât și strategia de dezvoltare a Municipiului București în gestionarea principiilor de organizare a traficului. În planșa nr. 5 de reglementări este prezentată secțiunea transversală caracteristică în zona stației Eroii Revoluției. Proiectul a obținut avizul favorabil al Direcției de Transporturi a Primăriei Municipiului București nr. 50973 / 17.05.2022.</p>
52	<p>Bună seara,</p> <p>În primul rând aș dori să precizez că pentru un asemenea proiect, minimul de zile prevăzute pentru "dezbaterea publică" este insuficient. Un astfel de proiect ar fi trebuit promovat și discutat pentru minim 30 de zile cu întâlniri concrete de lucru cu cetățenii, nu doar prin căteva mesaje de promovare pe Facebook și o pagină deschisă pentru mesaje.</p> <p>În primul ar fi trebuit definit contextul strategic mai clar: De ce s-a optat pentru traseul Berzei - Părvan - Hașdeu - Izvor - 13 Septembrie și nu s-a folosit traseul Știrbei - Eroilor - Panduri - 13 Septembrie. Știu că studiul de fezabilitate a fost aprobat de minister, dar acesta nu a fost niciodată publicat. Cred că ar fi trebuit foarte bine definit contextul și de ce această formă.</p> <p>De asemenea, tot la nivel strategic, nu este foarte bine definit de ce traseul metroului urmează Vîlări - Giurgiului și nu se folosește de traseul vechi și de cale ferată. Astfel, de dezvoltare de tip metrou între cartierele Ferentari și Giurgiului ar fi putut atrage apoi investiții și accesibilitatea pentru ambele cartiere. Extinderea metroului pe sub Sos. Giurgiului va face concurență tramvaiului, care are deja sit propriu și poate fi folosit într-un mod eficient. Pot înțelege ideea de legătură cu magistrala M2 care alimentează axul central al orașului, dar nu pot înțelege nevoie de dublare a mijloacelor de transport în condițiile în care tramvaiul nu este la capacitate și nu se fac eforturi de promovare ca acesta să devină mai utilizat.</p> <p>Revenind la obiectul PUZ-ului, stațiile de la Marrior și de la 13 Septembrie sunt mult prea apropiate. Metroul are o rază de deservire de aproximativ 500-800m ceea ce înseamnă că stațiile ar trebui poziționate la proximitatea 800-1000m, cu suprapunerea razelor de deservire. În condițiile unei zone foarte dense (ceea ce Marriot nu este), stațiile ar putea fi poziționate mai des în jur de 500-600m, însă în cazul de față avem 2 stații pe 400m cu 2 ieșiri poziționate la 250m unele de celalte. Această distanță este acceptabilă pentru scalarea unei rețele de autobuz, dar nu pentru metrou. Consider că succesiunea celor 2 stații este forțată, fiind mult prea apropiate, repetându-se aceeași greșeală de pe MS, în care stațiile construite sunt atât de dese încât nici nu se poate accelera la maxim, fiind nevoie să oprești.</p> <p>O altă problemă majoră a amplasării stațiilor o reprezintă stația de la Clîmitirul Everelesc și de la Luică, care este amplasată mult prea la sud față de strada Luică. Aici, problema majoră este faptul că stația Luică, fiind amplasată prea la sud, nu poate face legătură directă cu un potențial traseu care ar putea fi dezvoltat pe încelul Medfan Secundar pe timp îndelungat. Se pierde astfel o legătură importantă între o rețea de tramvai care ar face legătură pe direcția E-V și metroul care ar face legătură pe direcția N-S, și în special cu legătură directă către Gara de Nord.</p> <p>Legarea metroului cu o potențială stație de tren la Gara Progresul este de apreciat, dar doresc să adaug faptul că buclă de întoarcere a metroului este foarte lungă și are potențialul de a mai primi o stație (nu acum, ci pe un viitor foarte îndepărtat, pe modelul NYC) fiind la peste 500m de gara propriu-zisă și consider necesar ca măsurile pentru ca această stație să fie dezvoltată să fie integrate de acum.</p> <p>De asemenea, tot prin acest PUZ, sau în același timp cu acesta, pentru a putea fi integrat ca vizină trebuia realizat nodul de Park&amp;Ride aferent capătului de metrou și Gării Progresu. Consider acest lucru o scăpare majoră a acestui PUZ.</p>	<p>Prezentul proiect analizează traseul liniei de metrou de la Gara de Nord pînă la Gara Progresul, unde este propus un nod intermodal ce va uni transportul subteran de transportul pe cale ferată și unde s-a prevăzut un parcj multimodal. În această zonă există deja transport public urban de suprafață (tramvai, autobuze).</p> <p>În cadrul livrărilor de Analiză de opțiuni au fost detaliate la fază Studiu de Fezabilitate toate posibilele trasee care conectează cele două gări, iar conform analizei multicriteriale și a analizei cost-beneficiu a fost selectată această opțiune de traseu.</p> <p>PUZ M4 a parcurs anterior 3 etape de consultare publică: Etapa I de inițiere 09.07.2021-25.08.2021, Etapa II de elaborare 21.09.2021-15.10.2021, Etapa III de avizare 22.04.2022-16.05.2022 și a urmat Documentul de planificare a procesului de informare și consultare a publicului eliberat de PMB.</p> <p>La Stația Progresul este propus un nod intermodal ce va uni transportul subteran de metrou de transportul pe cale ferată și unde s-a prevăzut un parcj multimodal pentru biciclete, autoturisme, bus și taxi. Parcare P&amp;R a fost cuprinsă în PUZ Magistrala 4 aprobat prin HCL Ilava nr. 52/22.08.2022.</p> <p>În teraxul între Stațile Hașdeu și Uranus este de 1330m, iar între Stațile Uranus și George Rozore este de 620m, date fiind condițiile de amplasament din teren, cât și punctele de interes. Stația Uranus este amplasată în proximitatea Catedralei Mănăstirii Neamului. Stația Uranus are prevăzută o zonă de galerie către Stația George Rozore.</p> <p>Accesele amplasate pe capătul nordic al stației Luică sunt orientate către străzile Odei și Iordache Năstase, pentru a avea un impact minim asupra fondului construit existent în ceea ce privește exproprierile și subtraversarea clădirilor existente.</p> <p>Între Stația Progresul și Depoul Progresul este prevăzută o amorsă prin care magistrala 4 se poate prelungi ulterior către sud. În zona sudică nu există o buclă de întoarcere, acolo este amplasat depoul.</p> <p>Stația Știrbei Vodă nu poate avea acces pe capătul de nord-est din cauza condițiilor de amplasament (clădiri edificate, rețele tehnico-edilitare).</p> <p>Stația Chirigiu are 2 accesuri dotate cu lift către tramvaiul de pe Calea Rahovei.</p> <p>Stația Filaret are prevăzute accesele în proximitatea stațiilor de tramvai.</p> <p>Stația George Bacovița, conform conformării acestor, nu necesită mai multe accesuri pentru evacuarea fluxurilor de călători.</p> <p>Stația Toporași are pe capătul nordic pe dreapta un acces public, în proximitatea Pieței Progresul, iar pe parte stangă accesul este unul tehnic.</p>
53	<p>Bună ziua!</p> <p>As avea o propunere pentru stațiile de metrou din continuarea magistralei. Eu as zice ca stația de la Filaret ar trebui schimbată cu una la Piața Sebastian deoarece în fiecare zi merg prin Filaret și Sebastian și este mai aglomerat la Sebastian.</p>	<p>Traseele de metrou trebuie privite în integralitatea lor, în acord cu Strategia de Dezvoltare a rețelei de metrou METROREX (<a href="http://www.metrorex.ro/Resurse/Strategia%20Metrorex/Strategia%20de%20dezvoltare%20a%20infrastructurii%20de%20transport%20cu%20metroul.pdf">http://www.metrorex.ro/Resurse/Strategia%20Metrorex/Strategia%20de%20dezvoltare%20a%20infrastructurii%20de%20transport%20cu%20metroul.pdf</a>).</p>



**PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREŞTI**  
Direcția Generală Urbanism și Amenajarea Teritoriului  
Direcția Urbanism

SERVICIUL URBANISM  
Nr. 422/51.03.03.2023

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREŞTI DIRECȚIA GENERALĂ ADMINISTRATIE SI RELATIA CU C.G.M.B. DIRECȚIA ASISTENȚA TEHNICA ȘI JURIDICA	
13. MAR. 2023	
INTRARE	IESIRE NR.
	63395

re: **Conform listă anexă la adresă**

Spre știință: **DIRECȚIA ASISTENȚĂ TEHNICĂ ȘI JURIDICĂ**  
Referitor la: Adresa DATJ Nr. 25539/1/15.02.2023

Referitor la: PUZ – LINIA M4 DE METROU TRONSON GARA DE NORD – GARA PROGRESUL

Având în vedere observațiile, propunerile și opiniile formulate asupra documentației de urbanism „PUZ – LINIA M4 DE METROU TRONSON GARA DE NORD – GARA PROGRESUL”, prin prezenta vă comunicăm răspunsul elaboratorului documentației de urbanism la petiția adresată de dumneavoastră în cadrul procedurii de transparență decizională, referitoare la proiectul de hotărâre privind reglementările urbanistice propuse în documentația de urbanism „PUZ – LINIA M4 DE METROU TRONSON GARA DE NORD – GARA PROGRESUL”, pe care îl regăsiți în tabelul anexă.

ARHITECT ȘEF AL MUNICIPIULUI BUCUREŞTI,  
ARH. ADRIAN BOLD



Întocmit: Urb. Ștefan VOICU  
3ex./13.03.2023

Şef Serviciu Urbanism  
Arh. Stelian Alexandru CONSTANTINESCU

Nr. Crt.	Observații	Răspunsuri
1	<p>PE SCURT:</p> <p>Este necesar să se ia în considerare aspecte precum:          -obstacolarea vederii către construcții valoroase (dar și către cele „nevaloroase”) cu lifturile de acces și spațiile tehnice anexe/conexe, precum și evitarea abuzurilor de spații verzi pentru atingerea scopurilor;          - prezența arborilor valoroși (adică toți arborii, fără excepție) - nu arborii sunt „în drumul metroului”, ci invers - evitarea tăierii lor nu este ceva „de preferat” ci un lucru ABSOLUT OBLIGATORIU!!!! Nu se poate justifica diminuarea spațiului verde sau tăierea vreunui arbore sub egida „beneficiilor” aduse „reducerea poluării” care ar depăși cu mult niște „pagube colaterale” sau a vreunui „rău necesar” sau a omeliei care nu se poate face fără spart ouă.</p> <p>PE LUNG:</p> <p>Referitor la planșa nr 6, intersecția hotel Marriott - amplasarea stațiilor de transformare, sau -mai grav- a pătratelor de ventilație pe spațiul verde NU trebuie să aibă loc. Cum în București fiecare (milii)metru pătrat de spațiu verde a devenit săt de valoare, și atât de greu de găsit, ORICE diminuare a lui trebuie evitată cu orice preț, și cu maxim de atenție și timp acordată protecției și stabilității poziției acestor construcții la micro-metru. Pozitionarea lifturilor, dar și acceselor pe scări fix în colțul intersecției este de-asemenea de evitat, având în vedere că se blochează vederea spre directă spre clădiri și, se crează poluare vizuală. Senzația de claustrofagie sau „poluare vizuală” poate părea un moft, dar este mult mai importantă decât să crede pentru sănătatea populației, la fel de importantă ca cea a poluării aerului sau a apelor, sau cea fonnică. Este necesar să se țină cont de noțiuni ca „percepția spațiului” de către om, orientare (recunoașterea drumului), găsirea adreselor/destinațiilor) și siguranță.</p> <p>În vreme ce accesul pe trepte poate fi făcut descuperit (a se vedea cazul pasajului de la Universitate), lifturile de acces presupun niște construcții înalte și „butucănoase”. Aspectul lor nu este de nejlegat.</p> <p>Analog, toate noțiunile menționate deasupra trebuie luate în considerare și la toate celelalte intersecții.</p> <p>În cazul intersecției 13 Septembrie - Tudor Vladimirescu, este necesar ca accesul de pe colțul de Est să fie mutat, sau să se renunțe la el. Nu ține cont de prezența unui arbore, mare, bâtrân și care NU pune în pericol cetățenii. Drept urmare, acest acces trebuie regăsit și mutat. La fel, pentru partea de SUD (numerele impare din bd. Tudor Vladimirescu), așa cum sunt afișate acum, acestea la metrou presupun tăierea de arbori și diminuarea unui spațiu verde plantat cu gazon. Prin ne-cartografierea spațiilor verzi de pe acel trotuar, proiectantul poate fi suspectat de rele-intenții. La fel și îNSA și Primăria Municipiului București și reprezentanții ei.</p> <p>Desi comentariul acesta vizează doar 2 intersecții, așa cum am menționat, aceste raționamente trebuie aplicate ÎNREGULUI traseu, care trebuie luat LITERALMENTE fa pas, metru cu metru pătrat, pentru un rezultat bun și nu unu „românesc” în care se măsoară odată și se sapă de 4ori, și apoi se acoperă, și se mai sapă încă odată.</p>	<p>Conform Avizului favorabil al Ministerului Culturii, Direcția pentru Cultură a Municipiului București nr. 441/09.08.2022, au fost analizate toate construcțiile supraterane ale metroului în raport cu clădirile din proximitate, detaliata prin imagini 3D și regulamentul aferent. Lifturile prezintă închideri cu sticlă, cu rolul de a reflecta imaginea construcțiilor învecinate, ce se integrează într-un cadru construit protejat și nu impactează zonul existent de către construcție. Accesurile din zona construită protejată nu sunt acoperite, iar cele care nu impactează zone de protecție ale patrimoniului sunt tratate unitar ca identitate vizuală a magistralei de metrou, cu finisajele de sticlă care reflectă fondul construit specific diferitelor părți componente ale orașului.</p> <p>Conform Deciziiei Etapei de Încadrare nr. 3 din 20.04.2022, „Tăierile de arbori, toaletri și sau transplantări se vor realiza numai cu avizul favorabil emis de Primăria Municipiului București - Direcția de Mediu conform HCGMB 304/2009 privind aprobarea Normelor de protecție a spațiilor verzi pe teritoriul Municipiului București. În cadrul avizului, Direcția de Mediu va impune măsurile pe care trebuie să le implementez vîtorul Antreprenor cu privire la protejarea arborilor din amplasamente și plantările în compensare pentru arborii care nu pot fi protejați/transplantăți.” Motivele care au stat la baza luării deciziei sunt următoarele: reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră proveniente din trafic (schimbările climatice); reducerea nivelurilor de poluare a aerului la nivel urban; reducerea costurilor, reducerea accidentelor, îmbunătățirea condițiilor de transport, creșterea nivelului de securitate a transportului; realizarea unui sistem coerent de trafic pentru persoanele cu dizabilități; reducerea nivelului zgâرمelor și vibrățiilor, reducerea efectelor negative asupra construcțiilor vecni, cu structuri afectate de trecerea timpului și evenimentele excepționale produse pe durata acestora de viață.” Totodată, în cadrul deciziei, „spațiile verzi afectate de obiectivul propus prin PUZ se vor reface pe același amplasament iar acolo unde nu este posibil se vor asigura spații noi echivalente cu cele ce vor fi dezafectate.”</p> <p>Stațiile de transformare de la Stația Uranus și Interstația Nicolae Cajal-Luică sunt amplasate subteran, cu ieșiri la suprafață punctuale pentru ventilație.</p> <p>Prizele de ventilație au rol tehnic de introducere în subteran a aerului neviciat, iar gabaritul lor este stabilit tehnic înănd cont de condițiile de trafic, climă și încărcare. De aceea, recomandarea este de a fi amplasate în spații verzi, în cadrul edificabilului, conform dimensiunilor stabilite în cadrul Regulamentului Local de Urbanism.</p> <p>Construcțiile supraterane (accesuri cu scări fixe, escaloatoare și lifturi) sunt amplasate în zonele de formare a fluxurilor pietonale și sunt dimensionate conform cerințelor ISU din avizul nr. 2094279/04.03.2022.</p> <p>Amplasarea construcțiilor supraterane ține cont de rezerva de teren existentă în zona fiecărei stații și sunt dimensionate conform normelor de evacuare a călătorilor.</p>
2	<p>Problema construcției metroului în București nu trebuie să dispare din agenda oricărui primar ales în fiecare mandat de activitate ! Din pacate se păsează reciproc MT -Primăria capitalei an de an , mandat după mandat ! Practic sunt cateva proiecte care ar trebui urgente pentru a scapa de traficul acesta infernal , pentru deplasarea la serviciu sau de la serviciu -pentru a merge pentru diferențe probleme sau cumpărătură I Sunt capabile să urzească și să circula cu transportul în comun decent ! De aceea forurile competente prin decizilelor lor trebuie să stabilească transportul urban de căi rurale pentru a nu mai fi o povară și aglomeratie pana în buricul targului ! - tramvaial se parcurgă un traseu pana la marginile capitalei ( prima centură ) sau unde sunt trasee sau proiecte ale metroului de-asemenea capetele sa treaca de centura ! - Daca tot se vorbesc de renovarea garil de nord să se prevada extinderea legăturilor cu celelalte gari pentru tranzitul spre încărcători sau celelalte orașe , fară a mai fi nevoie de nod intermodal București ! - Dupa aceea urgentarea construcției de pasaje cum sunt peste tot în orașele europene sau ale lumii ! Primarea dinaintea profesorului și promis construcția a două pasaje , lucru care nu se întampătară dar nici nu ie-a reabilitat macar să se circule normal pe două benzi ! Până se scoate transportul cu legături preorase în afară micilor centuri , cei cu autoturisme nu vor abandonă naveta în capitală ! Poate acum ne vom da seama că aceste lucruri sunt normale și necesare pentru mediu sau bunastarea locuitorilor din capitală sau din imprejurimi ! Sunt de acord cu construcția acestui tronson de metrou dar și urgentarea celorlalte sau prelungirea lor cum se facut spre Berceni !!!</p>	<p>Prezentul proiect analizează traseul liniei de metrou de la Gara de Nord până la Gara Progresul și prezintă stațiile de corespondență cu magistralele de metrou existente și propuse. Proiectul este corelat cu transportul public de suprafață și sunt prezентate liniile de tramvai existente și propuse spre extindere, cât și stația STB.</p> <p>La Stația Progresul este propus un nod intermodal ce va uni transportul subteran de metrou de transportul pe cale ferată și unde s-a prevăzut un parcaj multimodal pentru biciclete, autoturisme, bus și taxi.</p>
3	Total Incompetență! Iți fost vrea data pe sos. Giurgiului? Stațile ar fi: Eroii Revoluției 2, Toporași (desire către p-ta Progresul și către Gazarului), Luica, și Gara Progresul!	Proiectul vizează un traseu mai lung decât Soseaua Giurgiului. Stațiile sunt: Gara de Nord, Știrbei Vodă, B.P. Hasdeu, Uranus, George Rotaru, Chirigu, Filaret, Eroii Revoluției 2, George Bacovia, Toporași, Nicolae Cajal, Giurgiului și Gara Progresul. Traseul se inscrie în ambele Soseale Giurgiului între Stația Eroii Revoluției 2 și Stația Giurgiului.
4	Plasarea stației muzeul George Bacovia va fi ineficientă cu solicitare foarte mică, amplasarea unei stații la plată progres ar avea un impact foarte mare având un grad de solicitare mare.	Conform planșelor anexate în Avizul Arhitectului Șef, numărul 01/19.01.2023, traseul prevede Stația Toporași în zonele Pieței Progresul. De asemenea, distanța și amplasarea stațiilor de metrou se realizează conform normelor în vigoare.
5	Tot ce pot să spun e că suntem condusi de incompetență. Aș fi fost unul din utilizatorii acestei magistrale M4. Ni s-au dat banii la timp pt a finaliza acest proiect. Tot ce trebuie să facem sa primim banii, era să miscam cu talent niște hărți și să avem actele gata la timp... și venim și banii prin PNRR. Din pacate, incompetență din minister și primărie nu sunt în stare să facă nici măcar acest lucru... Partea teoretică. Ce așteptări să avem să se pună în mișcare și la partea practică... De construcție propriu zis. Nici când ne roagă cineva cu bani nu suntem în stare să facem treaba.	Având în vedere că în PNRR valoarea investiției nu acoperează valoarea rezultată în urma elaborării SF, s-a decis ca finanțarea proiectului să se realizeze din POIM.
6	<p>In primul rand vreau să discut despre recordul MAGISTRALEI 4 cu alte magistrale existente și în curs de proiectare. Realizarea unui legături între stațile GARA DE NORD 1 și GARA DE NORD 2 făra a ieși din cadrul retelei de metrou ar trebui discutată, probabil prin mutarea compoziției.</p> <p>De asemenea, având în vedere distanțe mici dintre stația IZVOR (M1; M3) și stația CISMIIGIU (M5), sunt de parere că realizarea unui record comun pentru cele 3 stații ar transforma-o într-o super stație cu transfer facilă între 4 magistrale diferite de metrou. Astfel, corespondența dintre M4 și M5 ar fi mutată de la stația HASDEU (care din punctul meu de vedere destul de inutilă datorită fluxului mic de călători) la stația CISMIIGIU. Vizitarea stației de pe M4, numita CISMIIGIU-IZVOR, ar fi localizată între Spatiul Independent și B-dul Regina Elisabeta, dealungul B-dului Schitu Magureanu, la o adâncime mai mare decât stațile IZVOR și CISMIIGIU. Schimbul de călători s-ar putea face printr-un tunel similar celu din Plata Unirii ce ar suprapătraversa stația CISMIIGIU-IZVOR și totodată ar fi la aceeași adâncime ca stațile de pe M1; M3 și M5.</p> <p>In al doilea rand, trebuie să menționez traseul MAGISTRALEI 4. Dupa stația GARA DE NORD 2, traseul propus ar urma să subtraverseze strazile Garil de Nord, Berzei, Grigore Cobalcescu și b-dul Schitu Magureanu unde ar urma să se dezvolte stația CISMIIGIU-IZVOR. In continuare, M4 și-ar urma traseul subteran parcă IZVOR și strada cu același nume spre Piața Arsenalului unde ar urma să fi realizată stația URANUS.</p>	<p>Magistrala 4 de metrou Gara de Nord - Gara Progresul se conectează cu Magistrala 1 existentă la Gara de Nord și cu Magistrala 2 la Stația Eroii Revoluției și prevede conectarea cu viitoarele Magistrale 5 la Stația Hasdeu, Magistrala 7 la Stația Chirigu, Magistrala 8 la Stația Toporași.</p> <p>Conform avizului de oportunitate nr. 1/21.01.2022 și a adresei PMB nr. 194/14.01.2022, conexiunea între Stația Hasdeu (Magistrala 4) și Stația IZVOR (Magistrale 1 și 3) a fost eliminată din proiect întrucât afectă clădirile monumentelor istorice de pe Spatiul Independent cât și Parcul IZVOR, atât prin realizarea unui pasaj subteran cât și printr-o pasarelă supraterană.</p> <p>Traseele de metrou trebuie privite în integralitatea lor, în acord cu Strategia de Dezvoltare a rețelei de metrou METROREX (<a href="http://www.metrorex.ro/Resurse/Strategia%20Metrorex/Strategia%20de%20dezvoltare%20%20infrastructuri%20de%20transport%20cu%20metrou.pdf">http://www.metrorex.ro/Resurse/Strategia%20Metrorex/Strategia%20de%20dezvoltare%20%20infrastructuri%20de%20transport%20cu%20metrou.pdf</a>). Astfel sunt analizate zonele de deservire, înscrierea în ambele marilor bulevarde, razele de racordare, condițiile tehnice ale amplasamentului, în cadrul livrărilor de Analiză de opțiuni au fost detaliate la fază Studiu de Fezabilitate toate posibilele trasee care conectează cele două gări, iar conform analizei multicriteriale și a analizei cost-beneficiu a fost selectată această opțiune de traseu.</p>
7	<p>Mi se pare foarte importantă și includerea unei parcuri de tip P+R la capătul periferic al metroului. Așa ar fi încurajatii cei ce vin din afara Bucureștiului să folosească metroul în loc să intre cu mașina în oraș. Primele 24h gratuite, ca și în alte țări europene.</p> <p>Apoi, la fel de important, este ca magistrala 2 (sper că nu ma înșel cu privire la număr), deja foarte solicitată, să fie îmbunătățită prin adaugarea de trenuri. Daca doar jumătate din noli călători ar schimba la Eroii Revoluției să la trenul spre centrul Pipera, ar fi dezastru.</p> <p>Apoi sustin unul din comentariile de mai sus: nu trebuie renunțat la niciun cm de spațiu verde. Tocmai, odata cu alternativa subterană, o mare parte din spațiu exterior trebuie redat mobilității usoare și peletonilor.</p>	<p>Conform planșelor anexate în Avizul Arhitectului Șef, numărul 01/19.01.2023, este propusă includerea unei parcuri la capătul periferic al metroului. La Stația Progresul este propus un nod intermodal ce va uni transportul subteran de metrou de transportul pe cale ferată și unde s-a prevăzut un parcaj multimodal pentru biciclete, autoturisme, bus și taxi.</p> <p>Parcare P&amp;R a fost cuprinsă în PUZ Magistrala 4 aprobat prin HCL Jilava nr. 52/22.08.2022.</p> <p>Referitor la numărul de trenuri de pe Magistrala 2, conform Analizei de Opțiuni din cadrul SF M4, a rezultat din analiza de modelare de transport că implementarea Magistralei 4 va conduce la degrevarea și ușurarea congestiei Magistralei 2.</p> <p>Conform Deciziiei Etapei de Încadrare nr. 3 din 20.04.2022, „Tăierile de arbori, toaletri și sau transplantări se vor realiza numai cu avizul favorabil emis de Primăria Municipiului București - Direcția de Mediu conform HCGMB 304/2009 privind aprobarea Normelor de protecție a spațiilor verzi pe teritoriul Municipiului București. În cadrul avizului, Direcția de Mediu va impune măsurile pe care trebuie să le implementez vîtorul Antreprenor cu privire la protejarea arborilor din amplasamente și plantările în compensare pentru arborii care nu pot fi protejați/transplantăți.” Motivele care au stat la baza luării deciziei sunt următoarele: reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră proveniente din trafic (schimbările climatice); reducerea nivelurilor de poluare a aerului la nivel urban; reducerea costurilor, reducerea accidentelor, îmbunătățirea condițiilor de transport, creșterea nivelului de securitate a transportului; realizarea unui sistem coerent de trafic pentru persoanele cu dizabilități; reducerea nivelului zgâرمelor și vibrățiilor, reducerea efectelor negative asupra construcțiilor vecni, cu structuri afectate de trecerea timpului și evenimentele excepționale produse de durata acestora de viață.” Totodată, în cadrul deciziei, „spațiile verzi afectate de obiectivul propus prin PUZ se vor reface pe același amplasament iar acolo unde nu este posibil se vor asigura spații noi echivalente cu cele ce vor fi dezafectate.”</p>
8	Foarte bun și util proiectul. Desi nu este o idee nouă. Înca dinainte de '89 era propus acest plan, chiar pana la 1 Decembrie. Parerea mea este că pe Sos. Giurgiului sunt prea multe stații. Practic metroul aproape ca face același nr de stații ca și tramvialul. Vor fi costuri mari și termen de execuție mai lung, plus deranjul public adus de sănătate.(avem exemplul cel din Dr Taberei). Stațile Bacovia, Nic Cajal și Giurgiului mă se par inutile în raport cu sustenabilitatea proiectului. Poate studiul de fezabilitate va demonstra asta. Ar fi sustenabile stații la : Gara Progresul, Luica, Gazarului, Piața Progresul, Eroii Rev.	Proiectul Magistrala 4 Gara de Nord - Gara Progresul este inclus în Strategia de Dezvoltare a rețelei de metrou METROREX ( <a href="http://www.metrorex.ro/Resurse/Strategia%20Metrorex/Strategia%20de%20dezvoltare%20%20infrastructuri%20de%20transport%20cu%20metrou.pdf">http://www.metrorex.ro/Resurse/Strategia%20Metrorex/Strategia%20de%20dezvoltare%20%20infrastructuri%20de%20transport%20cu%20metrou.pdf</a> ). La Stația Gara Progresul este prevăzută o amorsă care permite pe viitor extensia magistralei către sud.
9	Propun prelungirea metroului până în 1 Decembrie, unde vom avea în câțiva ani și port și aeroport. Să nu săpăm de 2 ori.	La Stația Gara Progresul este prevăzută o amorsă care permite pe viitor extensia magistralei către sud.
10	Buna ziua! Consider oportunită nouă linie de metrou, dar până la Eroii Revoluției, de acolo se circulă foarte bine și repede cu tramvialul.	Proiectul M4 trebuie privit în ansamblu său, prin creșterea conectivității la nivelul întregului oraș, inclusiv conectarea sudului municipiului cu zona central-nordică și mai departe cu aeroportul. Implementarea proiectului M4 aduce beneficii de scurtare a timpilor de deplasare între Gara de Nord și Gara Progresul cu 58%.
11	Mai bine săi prelungi linia tramvialului 7 pana la 1 Decembrie, unde vom avea în câțiva ani și port și aeroport. Să nu săpăm de 2 ori.	Prezentul proiect analizează traseul liniei de metrou de la Gara de Nord până la Gara Progresul, unde este propus un nod intermodal ce va uni transportul subteran de transportul pe cale ferată și unde s-a prevăzut un parcaj multimodal pentru biciclete, autoturisme, bus și taxi.

12	<p>În cazul stației Gara de Nord 2, cât timp este în elaborare și magistrala M6 cu terminala Gara de Nord și Aeroportul Internațional Henri Coandă, continuarea magistralei M4 se poate face pe la stația Gara de Nord 1 și de acolo spre Gara Progresul însănd Gara de Nord 2 stație terminus pentru M6 adaptându-se modelul de la stația Basarab sau trecând pe același fir ramele de metrou căt și pentru M1, căt și pentru M4.</p> <p>În al doilea caz, stația Eroii Revoluției 2, nu-i înțeleg folosul pentru a se săpa o două stație de metrou, și să se folosească actuala stație Eroii Revoluției să se poată face transbordarea de pe M4 direct pentru M2 sau vice versa pe același fir.</p> <p>Înțeleg că este mai scump să construiești peste infrastructura existentă și mai ales că ar duce la aglomerări pentru magistralele M1 și M2, dar pentru un trafic fluid în subteran părerea mea este aceasta din mesaj.</p>	<p>Magistrala 4 Gara de Nord-Gara Progresul se conținează la stația Gara de Nord 2.</p> <p>Conform profilului longitudinal atașat planșelor de reglementări și ținând cont de condițiile existente în teren, conexiunea cu M2 se va realiza prin implementarea unei stații noi, Eroii Revoluției 2, la o cotă inferioară celei aferente stației existente.</p>
13	<p>Un singur aspect legat de vîtorul cetătenilor sau mai bine spus de siguranța lor în propria case. În condițile în care, în timpul construcției magistralei M5, au avut loc acele surperi de teren și case crepate la intersecția bulevardelor Eroilor cu Eroii Sanitari, cum se va asigura siguranța blocurilor și locuințelor de pe traseul magistralei pe durata sapaturilor? Primul bloc, de la Gara de Nord în dreptul parcului, este cu bulina în clasa 1 de risc seismic, urmatorul este în clasa 2 de risc seismic.</p>	<p>Toate clădirile cuprinse în cadrul de exproprie vor fi expertizate la fază PTE și monitorizate pe perioada execuției în vederea demolării/reabilitării.</p>
14	<p>Buna seara.</p> <p>Linia de metrou trebuie sa acopere intrarea in Bucuresti, zona Cora Alexandriei pe unde se intra din spatele judetele Olt, Teleorman, Giurgiu, Ilfov, cu un eventual Park and Ride asa cum este logic si functional, va stopa traficul rutier infernal catre Bucuresti, centrul, sos Buz Magurele nedublat la 2 benzi pe sens in Bucuresti, traficul infernal pe Antiaeriana cu blocajul spre intersecția cu Cal 13 Sept unde exista proiect propus de DGOMB, BPR dar NEBUGETAT pt ca da, banii merg doar spre NORDUL BUCURESTIULUI.</p> <p>Deci statii Cora, Piata Rahova unde va prelua cartierul Rahova si Ferentari (venit cu 139 autobuz) si va decongestiona si osos Margeanului care e blocata. Apoi Sebastian cu Cal Ferentari, Cal Rahovei, Iarasi va cauta statie la Marriot. Este un hotel de top unde clientii circula cu auto, taxi, etc. La fel ca de la blocurile din 13 sept, oamenii cu un statut social aparte, cu posibilitati financiare. Ce sa caute statie metrou T Vladimirescu. Iar facem gresela cu Dr Taberei care nu are iesire din Bucuresti? Facem metrou sa elibera orasul de masini de OT, GR, IF, TR si B sau sa ne facem ca facem fara a vedea pe teren probleme. Linia 32 de la Cora la Chirilor e blocata de masini. Soseaua are o banda strama pe sens. Chiar nu vedem? Sincer, e o DISCRIMINARE pe criterii rasiale. Lasati bal ca tiganii/romii din Rahova, Alexandriei nu merită. Afiliati ca sunt si alte etnici in Rahova si Alexandriei, toti cetatenii romani plăttori de taxe si impozite. Lucram pt a face un ONG si daca continuam sa trătesc Rahova, Alexandriei, Ferentari asa, ne vom vedea in instanta. Mai lasati Nordul Bucurestului, toti banii merg acolo. Aici nimic. Nu e corect. Un tramvai amarat 32 pt cateva județe si 3 cartiere din Bucuresti.</p> <p>Aceasta magistrala trebuie construita. Incompetenta a dus banii spre Otopeni unde aveam deja linie SNCFR neaglomerata, linie STB neaglomerata. Cum justificam o linie de metrou cu statii ca sa fie. Dar care NU SE JUSTIFICA ECONOMIC.</p> <p>ADUCEȚI METROUL PE ZONA SOS ALEXANDRIE, CALEA RAHOVEI. FITI REALISTI, GANDITI ECONOMIC SI MAI ALES PENTRU CETĂȚENI. VA MULTUMIM</p>	<p>Extinderea rețelei de metrou prevăză Magistrala 7 Voluntari - Bragadiru și are ca scop dezvoltarea pe zona sud-vestică a cartierelor Rahova, Ferentari și zona de centru Alexandriei, în acord cu Strategia de Dezvoltare a rețelei de metrou METOREX (<a href="http://www.metrorex.ro/Resurse/Strategia%20Metrorex/Strategia%20de%20dezvoltare%20a%20infrastructuri%20de%20transport%20cu%20metroul.pdf">http://www.metrorex.ro/Resurse/Strategia%20Metrorex/Strategia%20de%20dezvoltare%20a%20infrastructuri%20de%20transport%20cu%20metroul.pdf</a>).</p>
15	<p>Buna ziua</p> <p>Prin harta rețelei de metrou din Bucuresti apare o zonă fără neacoperirea: Cartierele Rahova, Alexandriei, Sebastian Calea Ferentari. Inexplicabil. Stații la Cora Alexandriei, Piata Rahova, Sebastian sunt necesare pentru a prelua Județul Teleorman Giurgiu și cartierele fără populație. La Marriot nu vin clientii cu metroul. La Uranus vine</p> <p>Va rugam reanalizați mergând în zona și vazând cum un singur tramvai 32 deservește cartierele. Cum intrarea este sufocată pe Antiaeriana.</p>	<p>Extinderea rețelei de metrou prevăză Magistrala 7 Voluntari - Bragadiru și are ca scop dezvoltarea pe zona sud-vestică a cartierelor Rahova, Ferentari și zona de centru Alexandriei, în acord cu Strategia de Dezvoltare a rețelei de metrou METOREX (<a href="http://www.metrorex.ro/Resurse/Strategia%20Metrorex/Strategia%20de%20dezvoltare%20a%20infrastructuri%20de%20transport%20cu%20metroul.pdf">http://www.metrorex.ro/Resurse/Strategia%20Metrorex/Strategia%20de%20dezvoltare%20a%20infrastructuri%20de%20transport%20cu%20metroul.pdf</a>).</p>
16	<p>Vin cu o propunere pentru un traseu care să schimbe atât după cum urmează. De la GARA DE NORD, magistrala sa subtraverseze străzile Garii de Nord, Berzel, Stirbei Voda (stație pe M4 cu același nume), să se răcorizeze la statia EROILOR 2, să treacă pe sub B-dul Eroilor și parc Râmniceanu (stație propusă PANOURI), să subtraverseze cartierul de case (ce nu ar trebui să ridice probleme) și să lase pe Soseaua Panduri. Din intersecția cu Calea 13 septembrie, magistrala ar urma să albai traseul propus prin PUZ.</p>	<p>Traseele de metrou trebuie private în integralitatea lor, în acord cu Strategia de Dezvoltare a rețelei de metrou METOREX (<a href="http://www.metrorex.ro/Resurse/Strategia%20Metrorex/Strategia%20de%20dezvoltare%20a%20infrastructuri%20de%20transport%20cu%20metroul.pdf">http://www.metrorex.ro/Resurse/Strategia%20Metrorex/Strategia%20de%20dezvoltare%20a%20infrastructuri%20de%20transport%20cu%20metroul.pdf</a>). Astfel sunt analizate zonele de dezvoltare, înscrise în amplația marilor bulevarduri, razele de răcorire, condițiile tehnice ale amplasamentului. În cadrul lărgirilor de analiză de opțiuni au fost detaliate la fază Studiu de Fezabilitate toate posibilele trasee care conectează cele două gări, iar conform analizei multicriteriale și a analizei cost-beneficiu a fost selectată această opțiune de traseu.</p>
17	<p>Stația de la George Bacovia nu se justifica din punct de vedere al traficului de persoane.</p> <p>Consider mult mai folosită o statie la Piata Progresul fiind o zona tranzitată de mai multe persoane.</p>	<p>Amplasarea stațiilor de metrou să se realizeze în urma unei analize multicriteriale complexe și a unui studiu de trafic, în acord cu normele tehnice de proiectare a metroului.</p> <p>Conform planșelor anexate în Avizul Arhitectului șef nr. 01/19.01.2023, traseul prevăză o stație de metrou la Piata Progresul.</p>
18	<p>Ar fi mult mai util cu legatura cu M1 și M3.</p>	<p>Magistrala 4 prevăză conexiunea Magistrala 1 la Gara de Nord 2.</p> <p>Conform avizului de oportunitate nr. 1/21.01.2022 și a adresel PMB nr. 194/14.01.2022, conexiunea între Stația Hășdeu (Magistrala 4) și Stația Izvor (Magistralele 1 și 3) a fost eliminată din proiect întrucât afectă clădirile monument istoric de pe Splaiul Independenței căt și Parcul Izvor, atât prin realizarea unui pasaj subteran căt și printr-o pasarelă suprapuneră.</p>
19	<p>Foarte util proiectul cu metrou până la Gara Progresul, în capăt parcare, curând se va deschide și circulația trenului Giurgiu București Progresul și acest metrou este foarte util în zona.</p>	<p>La Stația Progresul este propus un nod intermodal ce va uni transportul subteran de metrou de transportul pe cale ferată și unde s-a prevăzut un parcaj multimodal pentru biciclete, autoturisme, bus și taxi.</p>
20	<p>Poate ar trebui totuși să incercăm să prelungim metroul în sectorul 5, celelalte sectoare au acces deja la metrou</p>	<p>Conform Strategiei de dezvoltare a infrastructurii de transport cu metroul, extinderea rețelei de metrou se va face și pe Magistrala 7 Voluntari - Bragadiru și are ca scop dezvoltarea sectorului 5 (<a href="http://www.metrorex.ro/Resurse/Strategia%20Metrorex/Strategia%20de%20dezvoltare%20a%20infrastructuri%20de%20transport%20cu%20metroul.pdf">http://www.metrorex.ro/Resurse/Strategia%20Metrorex/Strategia%20de%20dezvoltare%20a%20infrastructuri%20de%20transport%20cu%20metroul.pdf</a>).</p>
21	<p>Stații pe Sos Giurgiului:</p> <p>Eroii Revoluției, Toporași, Luica, Gara Progresul</p>	<p>Stații de pe Soseaua Giurgiului sunt: Eroii Revoluției 2, George Bacovia, Toporași, Nicolae Cajal, Luica, Giurgiului.</p>
22	<p>Traseul trebuie modificat pentru a trece pe la Cora Alexandriei - piata Rahova - Sebastian - Trafic Greu, unde este un flux imens de mașini deosebit de mare care deosebește de intră în București și din județele Teleorman, Giurgiu, Olt, fiind un traseu foarte utilizat, atât de către soferi, căt și de pietoni. Este să se decongestioneze traficul, care este blocat zilnic, și pentru a reduce poluarea mașinilor, este NECESAR metroul și în aceste zone din Sectorul 5, unde se circula foarte greu, deoarece a fost lăsată în urma acestei parte a capitalei.</p>	<p>Extinderea rețelei de metrou prevăză Magistrala 7 Voluntari - Bragadiru și are ca scop dezvoltarea pe zona sud-vestică a cartierelor Rahova, Ferentari și zona de centru Alexandriei, în acord cu Strategia de Dezvoltare a rețelei de metrou METOREX (<a href="http://www.metrorex.ro/Resurse/Strategia%20Metrorex/Strategia%20de%20dezvoltare%20a%20infrastructuri%20de%20transport%20cu%20metroul.pdf">http://www.metrorex.ro/Resurse/Strategia%20Metrorex/Strategia%20de%20dezvoltare%20a%20infrastructuri%20de%20transport%20cu%20metroul.pdf</a>).</p>
23	<p>Parcul Izvor are gard și delimitare clară. Nu vom permite schimbarea destinației spațiului verde plantat cu arbori, marturie a cartierului Uranus.</p> <p>Din propunerile acestui PUZ se poate approximativ 1 ha de arbori seculari din specia Stejar rosu pe fatura de E a parcului.</p>	<p>Conform Deciziile Etapei de Încadrare nr. 3 din 20.04.2022, "Tăierile de arbori, toaleările sau transplantările vor realiza numai cu avizul favorabil emis de Primăria Municipiului București - Direcția de Mediu conform HGMB 304/2009 privind aprobarea Normelor de protecție a spațiilor verzi pe teritoriul Municipiului București. În cadrul avizului, Direcția de Mediu va impune măsurile pe care trebuie să le implementez vîtorul Antreprenor cu privire la protejarea arborilor din amplasamente și plantările în compensare pentru arborii care nu pot fi protejați/transplantăți." Motivele care au stat la baza lăuirii deciziei sunt următoarele: reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră provenite din trafic (schimbările climatice); reducerea nivelurilor de poluare a aerului în mediul urban; reducerea poluării sonice, în special în zona Gării de Nord; Reducerea poluării solului, subsolului și a acviferului freatic; minimizarea incidentelor cu factorul uman (reducerea timpului de așezare, reducerea costurilor, reducerea accidentelor), îmbunătățirea condițiilor de transport, creșterea nivelului de securitate a transportului; realizarea unui sistem coerență de trafic pentru persoanele cu dizabilități; reducerea nivelului zgromotelor și vibrărilor, reducerea efectelor negative asupra construcțiilor vechi, cu structuri afectate de trecerea timpului și evenimentele excepționale produse pe durata acestora de viață." Totodata, în cadrul deciziei, "spațiile verzi afectate de obiectivul propus prin PUZ se vor refacer pe același amplasament iar acolo unde nu este posibil se vor asigura spații noi echivalente cu cele ce vor fi dezafectate."</p> <p>Traseul M4 subtraversează la adâncime de peste 20m Parcul Izvor, iar suprafața terenului sunt localizate două centrale de ventilație cu suprafete de 16.00mp respectiv 18.24mp, conform Regulamentului de Urbanism aferent PUZ M4.</p>
24	<p>Sper să se concretizeze. Ar fluidiza traficul în zona.</p>	<p>Implementarea proiectului M4 aduce beneficiul de scurtare a timpilor de deplasare între Gara de Nord și Gara Progresul cu 58%.</p>
25	<p>Un proiect foarte bun, doar că o să dureze mai mult decât un secol</p>	
26	<p>In primul rand Felicitările Este o magistrală foarte importantă care ar rezolva problemele de trafic din zona.</p> <p>E posibil să se prelungească pana la Magurele Science Park <a href="https://www.magurelesciencepark.ro">https://www.magurelesciencepark.ro</a>?</p> <p>Asta ar face și legătura cu centura capitolului astăzi cum este acum stația Tudor Arghezi pe M2</p> <p>Muț succesi!</p>	<p>La Stația Uranus este prevăzută o amorsă care permite extinderea rețelei de metrou către Magurele.</p>
27	<p>Metroul trebuie gădit să deservească căt mai multe persoane, zone aglomerante, să fie mai comod decat mersul cu mașina personală, stații comune cu transportul de suprafață și stații cu parc și ride, de exemplu să meargă pe 13 Septembrie până la intersecția cu Petre Ispărescu și în locul Pieței 13 Septembrie se să facă parc și ride cu stație autobuze prorasenestă electrică, stații încarcare mașini electrice, terenuri sport, se poate continua spre Barca unde la intersecția cu Rahova este în plan o parcare suspendată apoi se meargă spre Piata Rahova unde este în proiect altă parcare suspendată (acestea vor avea încarcare și pe timpul zilei dacă există gura de metrou nu doar noaptea pentru locatari) apoi se continue spre Salaj (este în proiect ca în Salaj să intre într-un alt drum expres București - Alexandrie) revenind apoi pe Strada Salaj spre Filaret continuând cu traseul stabilit. Găndesc că este foarte important să preia traficul de pe intrările din Sectoarele 6, 5 și 4: 13 Septembrie, Antiaeriana, Margeanului, Calea Rahovei, Salaj, Ferentari, Giurgiului.</p>	<p>La Stația Progresul este propus un nod intermodal ce va uni transportul subteran de metrou de transportul pe cale ferată și unde s-a prevăzut un parcaj multimodal pentru biciclete, autoturisme, bus și taxi.</p> <p>Extinderea rețelei de metrou prevăză Magistrala 7 Voluntari - Bragadiru și are ca scop dezvoltarea pe zona sud-vestică a cartierelor Rahova, Ferentari și zona de centru Alexandriei, în acord cu Strategia de Dezvoltare a rețelei de metrou METOREX (<a href="http://www.metrorex.ro/Resurse/Strategia%20Metrorex/Strategia%20de%20dezvoltare%20a%20infrastructuri%20de%20transport%20cu%20metroul.pdf">http://www.metrorex.ro/Resurse/Strategia%20Metrorex/Strategia%20de%20dezvoltare%20a%20infrastructuri%20de%20transport%20cu%20metroul.pdf</a>).</p>
28	<p>Trebule facuta o buclă pe 13 Septembrie - Petre Ispărescu, Margeanului, Calea Rahovei, Salaj cu stații comune cu transportul de suprafață și "parc and ride" la Piata 13 Septembrie, Margeanului cu Calea Rahovei în spatele bisericii avem iar proiect de parcare apoi pe Salaj și o altă viitoare Autostrada București Alexandrie și poate în viitor se interzice accesul mașinilor cu norme de poluare macar 3 pentru început.</p>	<p>La Stația Progresul este propus un nod intermodal ce va uni transportul subteran de metrou de transportul pe cale ferată și unde s-a prevăzut un parcaj multimodal pentru biciclete, autoturisme, bus și taxi.</p> <p>Extinderea rețelei de metrou prevăză Magistrala 7 Voluntari - Bragadiru și are ca scop dezvoltarea pe zona sud-vestică a cartierelor Rahova, Ferentari și zona de centru Alexandriei, în acord cu Strategia de Dezvoltare a rețelei de metrou METOREX (<a href="http://www.metrorex.ro/Resurse/Strategia%20Metrorex/Strategia%20de%20dezvoltare%20a%20infrastructuri%20de%20transport%20cu%20metroul.pdf">http://www.metrorex.ro/Resurse/Strategia%20Metrorex/Strategia%20de%20dezvoltare%20a%20infrastructuri%20de%20transport%20cu%20metroul.pdf</a>).</p>
29	<p>Bună dimineață!</p> <p>Este o idee foarte bună, prelungirea metroului până la Gara Progresul., cu o stație la Piata Progresul.</p> <p>Dacă s-ar înlocui tramelele, cu autobuze, iar metroul s-ar realiza pe traseul tramvialelor, pe segmentul de la Eroii Revoluției spre Gara Progresul, ar fi bine.</p> <p>De asemenea, ideea unei parceri la Gara Progresul este bună.</p>	<p>La Piata Progresul este prevăzută stația Toporași.</p> <p>În PUZ M4 sunt figurate linile de tramvai existente și linile propuse. Pe segmentul Eroii Revoluției - Progresul, linia de metrou M4 se înscrise în amplația Șoselei Giurgiului.</p> <p>La Stația Progresul este propus un nod intermodal ce va uni transportul subteran de metrou de transportul pe cale ferată și unde s-a prevăzut un parcaj multimodal pentru biciclete, autoturisme, bus și taxi.</p>
30	<p>Felicitarile Este o inițiativă foarte bună pentru rezolvarea traficului intens din zona.</p>	<p>Implementarea proiectului M4 aduce beneficiul de scurtare a timpilor de deplasare între Gara de Nord și Gara Progresul cu 58%.</p>

31	Sunt initiatorul proiectului și în calitatea mea de DR al Metrorex în perioada respectiva am aplicat la oferta de finanțare a Studiului de fezabilitate din credit extern nerambursabil. În perioada de elaborare a SF am sugerat și alt traseu al liniei respective. Spre exemplu: realizarea unei stații în zona liniilor 1-3 și 5, continuarea traseului de-a lungul Bd-ului Libertății cu stație în Plata Constituției, înscriere pe Calea 13 Septembrie și stație față cu denumirea de Catedrala Națională în loc de Uranus, intersecție cu Soseaua Panduri și în continuare traseul propus sau un nou traseu de-a lungul unui bulevard nou construit pe strada pana la Gara Progresul și mai departe pana la viitorul Port 1 Decembrie. Noul bulevard construit pe strada Liniel ar deveni și viitorul raccord la autostrada București- Giurgiu.	În cadrul livrabilor de Analiză de opțiuni au fost detaliate la fază Studiu de Fezabilitate toate posibilele trasee care conectează cele două gări, iar conform analizei multicriteriale și a analizei cost-beneficiu a fost selectată această opțiune de traseu.
32	Este o idee bună, însă o zonă destul de mare și importantă nu este luată în calcul: toată zona care este susținută doar de tramvaiul 32, cartierul Rahova. Este o zonă extrem de aglomerată unde ar fi necesar să avem metrou (întresecția calea Rahovei cu Sebastian, plată Rahova, Cora Alexandrie) - zone care sunt tranzitate de un număr mare de cetăteni ce provin din aceste cartiere dar cat se din zone ca Bragadiru, Giurgiu, și tot fluxul din alte județe ce folosesc această rută pentru a ajunge la muncă. Tramvalul 32 nu face față și pe langa asta nici nu are linie proprie pana la urmă pentru a putea elibera aglomeratie și întârzierile. Va rug frumos să luati în calcul această zonă care are nevoie mult mai mare de un metrou și asta ar elmina și din traficul de mașini.	Extinderea rețelei de metrou prevede Magistrala 7 Voluntari - Bragadiru și are ca scop deservirea pe zona sud-vestică a cartierelor Rahova, Ferentari și zona de centru Alexandriei, în acord cu Strategia de Dezvoltare a rețelei de metrou METROREX ( <a href="http://www.metrorex.ro/Resurse/Strategia%20Metrex/Strategia%20de%20dezvoltare%20a%20infrastructuri%20de%20transport%20cu%20metrou.pdf">http://www.metrorex.ro/Resurse/Strategia%20Metrex/Strategia%20de%20dezvoltare%20a%20infrastructuri%20de%20transport%20cu%20metrou.pdf</a> ).
33	Punctual, în cazul stației "Luică":  În urma analizării planșelor de detaliu și a măsurătorilor noastre, remarcăm faptul că cele mai apropiate puncte de acces ale stației, fată de străzile Luică și Alexandru Anghel, sunt cele de la străzile Odei și Iordache Năstase. Aceste două puncte de acces sunt amplasate cu scări spre sud, ceea ce înseamnă că un pieton va avea de parcurs aproximativ 140m de la străzile Luică sau Alexandru Anghel până la colțul apropiat acces al stației. Străzile Luică și Alexandru Anghel fac parte din Inelul Median și se vor dezvolta puternic în viitor, jucând un rol crucial în mobilitatea urbană din următoarele decenii. PMB a demarat deja etapa de elaborare a Studiilor de Fezabilitate pentru construirea tramvialului rapid de pe Inelul Median de Sud (via. Str. Luică), mijloc de transport ce va genera un flux substanțial de călători care vor transbordă la intersecția cu Șos. Glurgiului. Pentru asigurarea unor niveluri de accesibilitate și confort cât mai crescute, este important ca distanța pietonală dintre stația de metrou și inelul median să fie cât mai redusă.  Propunem o soluție care ar scădea distanța pietonală dintre Str. Luică/Alexandru Anghel, fără modificări tehnice majore sau care ar crește costul proiectului. Susținem rotirea la 180 de grade a celor două puncte de acces, astfel încât scările să fie orientate spre nord, respectiv spre inelul median. Orientarea galeriilor și a scărilor direct spre obiectul principal de interes al stației, ar ușura mobilitatea pietonală și ar eficientiza transbordarea dintre metrou și mijloacele de transport public de pe inelul median.  Vă rugăm să analizați propunerea. Vă mulțumim pentru atenție! Cu stima, Asociația Metrou Ușor 10 februarie 2023	Accesele amplasate pe capătul nordic al stației Luică sunt orientate către străzile Odei și Iordache Năstase, pentru a avea un impact minim asupra fondului construit existent în ceea ce privește exproprierile și subtraversarea clădirilor existente.
34	În timp ce înțelegem atât constrângările tehnice, precum și etapa finală a documentației în care ne regăsim la data curentă, dorim să punctăm, totuși, faptul că lipsa unei corespondențe între M1/3 și M4 va reprezenta un puternic dezavantaj pentru călători. Considerăm că neatingerea unui consens pentru a fi realizate transbordări subterane atât cu M5, cât și cu M1/3, este o lacună a proiectului M4.  Asociația Metrou Ușor 10 februarie 2023	Magistrala 4 prevede conexiune cu Magistrala 1 la Gara de Nord 2 și cu viitoarea Magistrală 5 la Stația Hașdeu. Conform avizului de oportunitate nr. 1/21.01.2022 și a adresei PMB nr. 194/14.01.2022, conexiunea între Stația Hașdeu (Magistrala 4) și Stația Izvor (Magistralele 1 și 3) a fost eliminată din proiect întrucât afectă clădirile monument istoric de pe Splaiul Independenței cât și Parcul Izvor, atât prin realizarea unui pasaj subteran cât și printr-o pasarelă supraterană.
35	Consider că este vitală construirea corespondenței dintre M4 și M1/M3 dar și cu M5	Magistrala 4 prevede conexiune cu Magistrala 1 la Gara de Nord 2 și cu viitoarea Magistrală 5 la Stația Hașdeu. Conform avizului de preliminar nr. 1/21.01.2022 și a adresei PMB nr. 194/14.01.2022, conexiunea între Stația Hașdeu (Magistrala 4) și Stația Izvor (Magistralele 1 și 3) a fost eliminată din proiect întrucât afectă clădirile monument istoric de pe Splaiul Independenței cât și Parcul Izvor, atât prin realizarea unui pasaj subteran cât și printr-o pasarelă supraterană.
36	În completarea mesajului anterior, doresc să insist asupra necesității elaborării tuturor fazelor a proiectului astfel încât nu doar diminuarea spațiilor verzi să fie avută în vedere (și fiecare milimetru pătrat de iarbă dar mai ales fiecare arbore să fie ocolit, chiar cu prejul renunțării la unele acese în stații) dar și evitarea completă a metodelor „leftine” (la propriu și la figurat) de construire precum „sapă, construiește, și acoperă la loc”, inclusiv pentru stații. Această metodă e intruzivă și distructivă.	Conform Deciziei Etapei de Încadrare nr. 3 din 20.04.2022, "Tăierile de arbori, toalețări sau transplantări se vor realiza numai cu avizul favorabil emis de Primăria Municipiului București - Direcția de Mediu." "Motivele care au stat la baza lăuirii deciziei sunt următoarele: reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră provenite din trafic (schimbările climatice); reducerea nivelurilor de poluare a aerului la nivel urban; reducerea poluării sonice, în special în zona Gării de Nord; Reducerea poluării solului, subsolului și a aciverfului freatic; minimizarea incidentei cu factorul uman (reducerea timpului de transport, reducerea costurilor, reducerea accidentelor, îmbunătățirea condițiilor de transport, creșterea nivelului de securitate a transportului); realizarea unui sistem coerent de trafic pentru persoanele cu dizabilități; reducerea nivelului zgombelor și vibrățiilor, reducerea efectelor negative asupra construcțiilor vechi, cu structuri afectate de trecerea timpului și evenimentele exceptionale produse pe durata acestora de viață." Totodata, în cadrul deciziei, "spațiile verzi afectate de obiectivul propus prin PUZ se vor reface pe același amplasament iar acolo unde nu este posibil se vor asigura spații noi echivalente cu cele ce vor fi dezafectate."
37	Aceasta linie de metrou nu aduce beneficii mari sectorului 5 ci doar în tranzitează, el pare că este facut doar pentru navetisti care vin din spatele Jilava (nu doresc să ofensez ci doar să punctez că trebuie să fie benefic pt mai multe persoane), orice linie de metrou este binevenită și cred că trebuie facuta cat mai repede, dar cred că daca pe aceeași linie se mai face o rută de la Marolt pe 13 Septembrie apoi Margeanului până la Cora Alexandrie și apoi să revină pe Salaj pana se întâlneste iar cu linia initială la Filaret sau Eroii Revoluției și apoi spre Jilava se poate prelua mare parte din traficul de intrare în București de pe toată zona Sud Vest respectiv B-dul Ghencea, Anteriora, 13 Septembrie, Margeanului, Calea Rahova, Salaj (care va fi intrarea viitorului drum expres București - Alexandria ) Calea Ferentari. Tramvial 32 trebuie dus pana la centură măcar. Parc and Ride și statii cu transportul de suprafață unde se poate. Fara legătură cu subiectul dar multi navetisti vin cu copii în București și cred că trebuie investit în construirea de spitale, scoala, terenuri de joaca la scoli cu folosința comună în timpul săptămânii pt scoala și seara și în weekend pentru care doresc, (dorim copii cu performante la sporturi dar ei nu au unde sa practice, "terenurile" din jurul blocurilor acum sunt pline de mașini)parcuri în cartierele noi. (în caz de calamitate în parcuri se pot monta corturi). Cand vedem ce se întâmplă în Ucraina și acum mai nou în Turcia și Siria trebuie să ne facă să începem lucrările ASTAZI.(spitale noi, metrou, energie verde, scoala, terenuri sport și parcuri urgent)	Conform Strategiei de dezvoltare a infrastructurii de transport cu metrou, extinderea rețelei de metrou se va face și pe Magistrala 7 Voluntari - Bragadiru și are ca scop deservirea cartierelor Rahova, Ferentari și zona de centru Alexandriei. <a href="http://www.metrorex.ro/Resurse/Strategia%20Metrex/Strategia%20de%20dezvoltare%20a%20infrastructuri%20de%20transport%20cu%20metrou.pdf">http://www.metrorex.ro/Resurse/Strategia%20Metrex/Strategia%20de%20dezvoltare%20a%20infrastructuri%20de%20transport%20cu%20metrou.pdf</a>
38	Și o ultimă mențiune - dacă implementarea proiectului NU se poate face fără sacrificarea chiar și a unui singur metru pătrat din parcuf Izvor sau din spații verzi ale zonei Vasile Pârvan, e de preferat să se renunțe complet și definitiv la întreaga magistrală. Analizați și luate în serios acest aspect, vă rog!	Conform Deciziei Etapei de Încadrare nr. 3 din 20.04.2022, "Tăierile de arbori, toalețări sau transplantări se vor realiza numai cu avizul favorabil emis de Primăria Municipiului București - Direcția de Mediu." "Motivele care au stat la baza lăuirii deciziei sunt următoarele: reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră provenite din trafic (schimbările climatice); reducerea nivelurilor de poluare a aerului la nivel urban; reducerea poluării sonice, în special în zona Gării de Nord; Reducerea poluării solului, subsolului și a aciverfului freatic; minimizarea incidentei cu factorul uman (reducerea timpului de transport, reducerea costurilor, reducerea accidentelor, îmbunătățirea condițiilor de transport, creșterea nivelului de securitate a transportului); realizarea unui sistem coerent de trafic pentru persoanele cu dizabilități; reducerea nivelului zgombelor și vibrățiilor, reducerea efectelor negative asupra construcțiilor vechi, cu structuri afectate de trecerea timpului și evenimentele exceptionale produse pe durata acestora de viață." Totodata, în cadrul deciziei, "spațiile verzi afectate de obiectivul propus prin PUZ se vor reface pe același amplasament iar acolo unde nu este posibil se vor asigura spații noi echivalente cu cele ce vor fi dezafectate."
39	Trebue facuta magistrala M7 Bragadiru - Voluntari de care oamenii au mare nevoie de ea, nu al ceva care sa deserveasca interesele imobiliare.....sa fie clar ....da.....	Conform Strategiei de dezvoltare a infrastructurii de transport cu metrou, extinderea rețelei de metrou se va face și pe Magistrala 7 Voluntari - Bragadiru și are ca scop deservirea cartierelor Rahova, Ferentari și zona de centru Alexandriei.
40	În forma actuală M4 nu ajută prea mult dar este mai bine decat nimic. M7 de 2 miliarde euro nu o să fie facut probabil niciodată deci singura sănătă a sectorului 5 este acest M4 cu traseu modificat sau cu 2 linii una pe traseul initial și a doua pe 13 Septembrie pana la intersecția cu Petre Ispirescu apoi Margeanului spre Cora și întoarcere prin cartierul nou Salaj cu continuare pe Soseaua Salaj pana la Filaret și apoi pe traseul deja stabilit pana la Jilava, este realizabil și preia traficul parțial din 6 cu TOT SECTORUL 5 SI TOT CE VINE DIN Ilfov, Giurgiu, Teleorman pe aceste intrări.. Dar având în vedere că sectorul 5 nu are primar și probabil niciun politician influent sa ne reprezinte interesele sunt săbile sănse să vedem asa ceva, poate an noroc generăriile viitoare.	Conform Strategiei de dezvoltare a infrastructurii de transport cu metrou, extinderea rețelei de metrou se va face și pe Magistrala 7 Voluntari - Bragadiru și are ca scop deservirea cartierelor Rahova, Ferentari și zona de centru Alexandriei. <a href="http://www.metrorex.ro/Resurse/Strategia%20Metrex/Strategia%20de%20dezvoltare%20a%20infrastructuri%20de%20transport%20cu%20metrou.pdf">http://www.metrorex.ro/Resurse/Strategia%20Metrex/Strategia%20de%20dezvoltare%20a%20infrastructuri%20de%20transport%20cu%20metrou.pdf</a>
41	Cred că ar fi mai practic și mai util dacă linia de metrou ar trece prin Rahova și după aceea la Progresul. Actualul traseu pe la stația Eroii Revoluției mi se pare inutil	Conform Strategiei de dezvoltare a infrastructurii de transport cu metrou, extinderea rețelei de metrou se va face și pe Magistrala 7 Voluntari - Bragadiru și are ca scop deservirea cartierelor Rahova, Ferentari și zona de centru Alexandriei. <a href="http://www.metrorex.ro/Resurse/Strategia%20Metrex/Strategia%20de%20dezvoltare%20a%20infrastructuri%20de%20transport%20cu%20metrou.pdf">http://www.metrorex.ro/Resurse/Strategia%20Metrex/Strategia%20de%20dezvoltare%20a%20infrastructuri%20de%20transport%20cu%20metrou.pdf</a>
42	Primăria București și Ilfov trebuie să vadă dezvoltarea integrată, orașul trebuie să crească speranța de viață a locuitorilor săi, să fie atractiv (pe model Dubai la scara noastră), frumos, să crească numărul de parcuri, să scădem traficul și implicit poluarea, să creștem numărul copiilor, momentan București și Ilfov crește cu venirea celor din provincie dar mult din acestia stau în cartierele foarte aglomerate din marginea orașului (Cartierul Latin, Militari Residence, Cosmopolis,etc.) fară parcuri, terenuri de joacă și școli și de unde se "chinde" să lasă și să revină la orele de vârf.Cei care au copii fac navetă cu ei la scoala, noul primar la fel, dar cei care nu au timp, un bunic aproape sau banii preferă să alăbu în cel mai bun caz unul.Regălătore și fostul regim comunism s-au gândit la generalele viitoare dar trebuie să treacem peste nostalgia și să facem efectiv lucrurile sa se mînte..Nu locuiesc în aceste cartiere dar cred că tarie ca rezolvarea traficului, creșterea natalității, speranței de viață a locuitorilor este ca în aceste zone să se aducă transport, linii metrou cu parc and ride să se construiască scoala cu terenuri de joacă deschise și seara și în weekend, parcuri, scoala eventuală să poată închide seara și în weekend spatiile pentru evenimente scoala de dansuri, sporturi, etc.Cred că dacă nu se mai dau autorizații de construire în plus în zonele aglomerate fară o scoala o sau vina dezvoltatorilor cu terenul pentru construirea acestora pe modelul donarii terenului pe unde sunt strazi catre primarii, Sunt persoane care lucrează remote dar blochează dininea străzile pentru a merge cu copiii la scoala, seara și în weekend la diferite sporturi sau pregătire. Dacă ne dorim să dezvoltăm orașul trebuie să găsim integrat. Oamenii nu trebuie să piardă timp în trafic, trebuie să fie productivi, "relaxați" și cu cat mi mult timp disponibil pentru ei și familiile lor.	Conform Strategiei de dezvoltare a infrastructurii de transport cu metrou, extinderea rețelei de metrou se va face și pe Magistrala 7 Voluntari - Bragadiru și are ca scop deservirea cartierelor Rahova, Ferentari și zona de centru Alexandriei. <a href="http://www.metrorex.ro/Resurse/Strategia%20Metrex/Strategia%20de%20dezvoltare%20a%20infrastructuri%20de%20transport%20cu%20metrou.pdf">http://www.metrorex.ro/Resurse/Strategia%20Metrex/Strategia%20de%20dezvoltare%20a%20infrastructuri%20de%20transport%20cu%20metrou.pdf</a> Implementarea proiectului M4 aduce beneficiul de scurtare a timpilor de deplasare între Gara de Nord și Gara Progresul cu 58%. La stația Progresul este propus un nod intermodal ce va uni transportul subteran de metrou de transportul pe cale ferată și unde se prevăzut un parcaj multimodal pentru biciclete, autoturisme, bus și taxi.
43	Pentru ca am vazut sugestii și pentru o acoperie și a teritoriului Calea Rahovei-Alexandriei, apreciez că proiectul poate fi imbunatatit pri realizarea unei ramificații din zona de intersecție cu Calea Rahovei spre Plata Rahovei, Sos Alexandriei cu terminal Park&Ride în zona Cora și mai departe pana la Magurele Science Park. Odată cu intregirea liniei 6, Gara de Nord-Aeroportul HC vom dispune de o legătură interesantă și directă a metroului, între aeroport și Parcul Tehnologic Magurele.	Conform Strategiei de dezvoltare a infrastructurii de transport cu metrou, extinderea rețelei de metrou se va face și pe Magistrala 7 Voluntari - Bragadiru și are ca scop deservirea cartierelor Rahova, Ferentari și zona de centru Alexandriei. <a href="http://www.metrorex.ro/Resurse/Strategia%20Metrex/Strategia%20de%20dezvoltare%20a%20infrastructuri%20de%20transport%20cu%20metrou.pdf">http://www.metrorex.ro/Resurse/Strategia%20Metrex/Strategia%20de%20dezvoltare%20a%20infrastructuri%20de%20transport%20cu%20metrou.pdf</a> La stația Uranus este prevăzută o amorsă care permite extinderea rețelei de metrou către Magurele.

44	<p>Atrag atenția că pe latura parcului Izvor, învecinată cu strada B. P. Hașdeu se află o zonă cu arbori, una dintre zonele cele mai importante ale parcului prin vechimea arborilor și diversitatea vegetației. Este necesar ca lucrările de realizare a proiectului să nu afecteze arborii din parc. Distrugerea sau diminuarea spațiilor verzi din oraș are consecințe nefaste asupra sănătății și calității vieții locuitorilor. Sper ca respectarea prevederilor OUG 114/2007 să se facă și în realitate, să nu rămână doar promisiuni pe hârtie.</p>	<p>Conform Deciziei Etapei de Încadrare nr. 3 din 20.04.2022, "Tăierile de arbori, toalete și sau transplantări se vor realiza numai cu avizul favorabil emis de Primaria Municipiului București - Direcția de Mediu." "Motivele care au stat la baza luării deciziei sunt următoarele: reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră provenite din trafic (schimbările climatice); reducerea nivelurilor de poluare a aerului la nivel urban; reducerea poluărilor fonice, în special în zona Gării de Nord; Reducerea poluării solului, subsolului și a acviferului freatic; minimizarea incidentei cu factorul uman (reducerea timpului de transport, reducerea costurilor, reducerea accidentelor, îmbunătățirea condițiilor de transport, creșterea nivelului de securitate a transportului); realizarea unui sistem coerent de trafic pentru persoanele cu dizabilități; reducerea nivelului zgomotelor și vibratiilor, reducerea efectelor negative asupra construcțiilor vechi, cu structuri afectate de trecerea timpului și evenimentele excepționale produse pe durata acestora de viață." Totodată, în cadrul deciziei, "spațiile verzi afectate de obiectivul propus prin PUZ se vor reface pe același amplasament iar acolo unde nu este posibil se vor asigura spații noi echivalente cu cele ce vor fi dezafectate."</p> <p>Traseul M4 subtraversează la adâncime de peste 20m Parcul Izvor, iar la suprafața terenului sunt localizate două centrale de ventilație cu suprafete de 16.00mp respectiv 18.24mp, conform Regulamentului de Urbanism aferent PUZ M4.</p>
45	<p>Documentele puse în dezbatere publică au un caracter extrem de tehnic, lucru care contravine spiritului dezbatерii publice care presupune accesibilizarea informațiilor pentru cetățeni. Cu toate acestea, după un efort considerabil, am identificat o problemă pe care, prin prezență, vă solicităm să o rezolvăți anterior supunerii votului Consiliului General.</p> <p>Una dintre laturile parcului Izvor – dinspre Strada B. P. Hașdeu, pare, din schитеle publicate (spre exemplu, planșa 5), că este foarte aproape de zona de sanitar 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. Încolo cu protecția impusă de legislația de mediu, susținem prezența solicitării de îmbunătățire a proiectului și în virtutea călății foarte proaste a aerului (lucru care a condus la amenințarea cu infringement de mediu în București), precum și arile reduse de spații verzi din București. Credem că proiectele care viziază dezvoltarea Bucureștiului trebuie să aibă ca prioritate protecția, dezvoltarea și creșterea calității spațiilor verzi. Iar acest proiect nu trebuie să fie o excepție.</p>	<p>Conform Deciziei Etapei de Încadrare nr. 3 din 20.04.2022, "Tăierile de arbori, toalete și sau transplantări se vor realiza numai cu avizul favorabil emis de Primaria Municipiului București - Direcția de Mediu." "Motivele care au stat la baza luării deciziei sunt următoarele: reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră provenite din trafic (schimbările climatice); reducerea nivelurilor de poluare a aerului la nivel urban; reducerea poluărilor fonice, în special în zona Gării de Nord; Reducerea poluării solului, subsolului și a acviferului freatic; minimizarea incidentei cu factorul uman (reducerea timpului de transport, reducerea costurilor, reducerea accidentelor, îmbunătățirea condițiilor de transport, creșterea nivelului de securitate a transportului); realizarea unui sistem coerent de trafic pentru persoanele cu dizabilități; reducerea nivelului zgomotelor și vibratiilor, reducerea efectelor negative asupra construcțiilor vechi, cu structuri afectate de trecerea timpului și evenimentele excepționale produse pe durata acestora de viață." Totodată, în cadrul deciziei, "spațiile verzi afectate de obiectivul propus prin PUZ se vor reface pe același amplasament iar acolo unde nu este posibil se vor asigura spații noi echivalente cu cele ce vor fi dezafectate."</p> <p>Traseul M4 subtraversează la adâncime de peste 20m Parcul Izvor, iar la suprafața terenului sunt localizate două centrale de ventilație cu suprafete de 16.00mp respectiv 18.24mp, conform Regulamentului de Urbanism aferent PUZ M4.</p>
46	<p>Observ o serie de mesaje referitoare la protejarea spațiilor verzi, a parcului Izvor și a arborilor în general. Este astfel clar că acest obiectiv este important pentru cetățeni. Pe multi, probabil, i-a speriat distrugerea parcului Eroilor Sanitari, parc ce nu s-a revenit niciodată după santierul metroului. Acolo Metrorex, Ministerul și antreprenorii nu s-au respectat cuvantul, parcul nu arată precum în proiect și nu are vegetație și mobilier urban pentru relaxare.</p> <p>Desigur, renunțarea la guri de acces nu este o soluție. Interesul de mobilitate cu metroul trebuie să primeze, chiar dacă asta presupune lucrări temporare în aria parcului - atât timp cat va fi readus la starea initială.</p> <p>Însă, este important de precizat că în România instituțiile nu fac TRANSPLANTĂRI. Există utilaje speciale care pot transplanta arborii cu tot cu radacina. Mai mult de atât, chiar Compania Municipală Întreținerea Arborilor și Spațiului Verde București detine un astfel de utilaj recent achiziționat pe care l-a utilizat prin contract la diverse lucrări.</p> <p>Vă rugam să impuneti, prin contract, constructorului, sa transplaneze copaci, ci nu să lii tai. Va rog să oferiți un răspuns acestor propuneri.</p>	<p>Conform Deciziei Etapei de Încadrare nr. 3 din 20.04.2022, "Tăierile de arbori, toalete și sau transplantări se vor realiza numai cu avizul favorabil emis de Primaria Municipiului București - Direcția de Mediu." "Motivele care au stat la baza luării deciziei sunt următoarele: reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră provenite din trafic (schimbările climatice); reducerea nivelurilor de poluare a aerului la nivel urban; reducerea poluărilor fonice, în special în zona Gării de Nord; Reducerea poluării solului, subsolului și a acviferului freatic; minimizarea incidentei cu factorul uman (reducerea timpului de transport, reducerea costurilor, reducerea accidentelor, îmbunătățirea condițiilor de transport, creșterea nivelului de securitate a transportului); realizarea unui sistem coerent de trafic pentru persoanele cu dizabilități; reducerea nivelului zgomotelor și vibratiilor, reducerea efectelor negative asupra construcțiilor vechi, cu structuri afectate de trecerea timpului și evenimentele excepționale produse pe durata acestora de viață." Totodată, în cadrul deciziei, "spațiile verzi afectate de obiectivul propus prin PUZ se vor reface pe același amplasament iar acolo unde nu este posibil se vor asigura spații noi echivalente cu cele ce vor fi dezafectate."</p> <p>Numărul și localizarea accesurilor de metrou sunt determinate conform normelor tehnice de proiectare.</p>
47	<p>Proiectul M4 nu prevede o corespondență între magistralele 1, 3 și 4 la Izvor, ceea ce este un eșec de proiectare, din următoarele considerențe:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. În primul rând, nerealizarea conexiunilor între axe de transport public crește artificial durata călătorilor, scade atraktivitatea și calitatea serviciului de transport și nu în ultimul rând scade capacitatea de transport (punând presiune mai mare pe mai puține corespondențe). Aceasta este un "worst-practice" la nivel european, cu efecte pe termen lung și foarte lung. Dacă această corespondență nu se realizează acum, va fi extrem de dificil, scump și perturbator (din punct de vedere al traficului teren și subteran) să fie construită ulterior. Acum, în fază de proiectare, este cel mai ieftin, fezabil și rapid mod de a repara această greșeală. Altfel, călătorii de pe întreaga rețea de metrou vor suferi de pe urma unei proiectări deficitare, în antîrțea cu bunele practici în materie de planificare a mobilității urbane.</li> <li>2. Cartierul Militar nu poate fi legat direct la M4. Pasagerii vor fi nevoiți să schimbe la Eroilor cu M5, punând presiune suplimentară pe această stație de corespondență și crescând fluxurile de trafic ale M5 strict pe relația Eroilor - Hașdeu. Prin încurajarea cererii inegale de transport, cresc sănsele supra-aglomerării, fapt ce va pune probleme de operabilitate la orele de vârf.</li> <li>3. Se ratează un avantaj major al extinderii M4, care este bine cunoscută ca fiind supra-aglomerată la orele de vârf. Din cauza lipsei legăturii la Izvor, călătorii din sudul orașului vor avea ca unică soluție M2 până la Piața Unirii, apoi M3, pentru a ajunge în Militar. Problema este că atât mai mare cu cât fluxul de trafic prin Piața Unirii va crește și mai mult, prin pasajul de corespondență dintre Piața Unirii și Piața Unirii 2 care este în prezent puternic subdimensionat față de cerere.</li> <li>4. Fără o corespondență cu M3, noua magistrală M4 va atrage mai puțini călători decât potențialul pe care îl are, ceea ce scade capacitatea de recuperare a investiției și scad beneficiile pe termen lung ale investiției.</li> <li>5. Problemele precizate mai sus vor fi accentuate în timp, odată cu deschiderea de noi magistrale, întrucât extensia M4 are prevăzute corespondențe cu viitoarele M7 și M8.</li> </ol> <p>Acestea fiind spuse, este imperios necesară o reanalizare a corespondenței de la Izvor, între Magistralele 1, 3 și 4. Două dintre posibilitățile tehnice pentru realizarea acestui deziderat ar fi următoarele:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) edificarea stației Izvor aferentă M4</li> <li>b) edificarea unui tunnel de corespondență între stația Hașdeu (M4/5) și stația Izvor (M1/3), dată fiind proximitatea celor două stații. În orașe precum Paris și Londra există, de asemenea, corespondențe lungi între stații, folosindu-se chiar și trotuare ruante pentru a facilita mobilitatea. Exemple: Paddington, Bank, Euston, Gare Saint-Lazare sunt stații unde pasajele de corespondență se traversează în peste 10 minute.</li> </ol> <p>Vă mulțumesc pentru atenția acordată și rămân cu speranța că deficiența semnalată de mine va fi rezolvată.</p>	<p>Magistrala 4 prevede conexiunea atât cu magistralele existente (Magistrala 1 la Gara de Nord, Magistrala 2 la Stația Eroii Revoluției 2) cât și cu viitoare magistrale de metrou (Magistrala 5 la Stația Hașdeu, Magistrala 7 la Stația Chirigiu, Magistrala 8 la Stația Luică).</p> <p>Conform avizului de oportunitate nr. 1/21.01.2022, conexiunea între Magistrala 4 și Stația Izvor (Magistralele 1 și 3) a fost eliminată din proiect întrucât afectă clădirile monument istoric de pe Splaiul Unirii cât și Parcul Izvor.</p>
48	<p>Consider obligatorie extinderea liniei pana la sosea de centura, pe traseul prelungit pe Sos. Giurgiului sau catre Com. Magurele-Voluntari, cu realizarea unui terminal multimodal în relație cu CF Centura, care va trebui dezvoltata ca traseu de tren rapid urban pentru reducerea traficului urban, care se poate realiza doar prin degrevarea tranzitului prin centru. Tranzitul este marcat la orele de vârf de naveta salariatilor de la locuința la locul de muncă, respectiv orașele dormitor și localitățile periferice care zone de business sau shopping. Intrevad două soluții cu efect cumulativ, respectiv:</p> <p>Extinderea (în suprateran) a magistrelor de metrou pana la linia de centură CF, unde ar urma să se realizeze puncte de transfer cu parcare între metrou și statii CF Centura la toate punctele de acces din localitățile limitrofe în București. Aceasta implică trenuri urbane rapide între statile CF existente (23 August, Progresul, Chișinău, Otopeni) pe linia de centură și unele noi, cu terminale la Basarab, Obor și Progresul. E mai usor să ocupeți o bală decât să dai în ea, cand ai cură.</p> <p>A doua soluție este crearea de "Wormholes" pentru realizarea de bypassuri subterane.</p> <p>Am propus (mai catre Primar Oprescu) realizarea de tuneli subterane pentru degrevarea de trafic pe direcția Est-Vest și Nord-Sud, cu punctele de acces în afara zonei centrale (ex. spatele Muzeului Național/ruina) - Piața Alba Iulia E-V respectiv Piața Victoriei - Piața Unirii N-S, cu accesul de coborâre de pe Kiseleff și Cantemir, paralel cu M2. Mai pot fi gasite și alte locații de acces facil din spații gen piață încă necuțepate de construcții care urmează a se defini prin studii de trafic după realizarea acestora.</p> <p>Daca veți analiza studiul de trafic facut cu cajiva an în urma de o firma din Israel la comanda PMB nu veți gasi aceste soluții nici măcar pentru o perspectivă îndepărtată.</p>	<p>Conform Strategiei de dezvoltare a infrastructurii de transport cu metrou, extinderea rețelei de metrou se va face și pe Magistrala 7 Voluntari - Bragadiru și are ca scop deservirea cartierelor Rahova, Ferentari și zona de centru Alexandriei.  <a href="http://www.metrorex.ro/Resurse/Strategie%20Metroux/Strategia%20de%20dezvoltare%20a%20infrastructurii%20de%20transport%20cu%20metrou.pdf">http://www.metrorex.ro/Resurse/Strategie%20Metroux/Strategia%20de%20dezvoltare%20a%20infrastructurii%20de%20transport%20cu%20metrou.pdf</a></p> <p>La Stația Uranus este prevăzută o amorsă care permite extinderea rețelei de metrou către Magurele.</p>

49	<p>Se dorește alocarea a 1,8 miliarde de euro pentru acest proiect, desă luă documentația pusa 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 liniilor 196 fac 18 minute, și au un flux mediu de 500 -cincisute - de călători / zi /sens. Desă magistralele M1 și M2 sunt suprasolicitate, numărul de călători pe noile magistrale M4 și M5 este de cîteva ori mai mic decât estimările METROREX, care au fost eronate pe linie în ultimele decăde, ceea ce înseamnă suita de milioane suplimentar anual pentru subvenții. Prelungirea căii ferate prin subteran pana la Progresul, cu gară în zonele Izvor, Filaret și Toporași, folosind de la Filaret vechea rută de căie ferată, costa sub 1 miliard de euro, datorită numărului mai redus de stații subterane, și va aduce fluxul principal de călători pe căie ferată în zona stației de metrou Izvor M1. Varșovia, Londra, Paris și alte orașe europene au adoptat această strategie. De ce trebuie România să cheltuiască înălță aproape 2 miliarde de euro pe o linie de tramvai subteran, ceea ce se dorește a fi M4?</p> <p>Afirmăția ca și-a alternativa la M2 este falsă, pentru că 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 folosit M2. În scenariul complex de analiză oficială PMUD a rutelor de metrou Nord-Sud realizat în 2015, punctajul castigator a fost acordat traseului pe la Arcul de Triumf și Plata Victoriei, similar cu rezultatul studiului JICA 2000.</p> <p>Desigur, există o presiune foarte mare pusă de puternicii investitorilor imobiliari privind zonele Expozite și Filaret - Villor - Tudor Vladimirescu, pentru care aducerea metroului cu stații dese în zonele lor înseamnă dublarea sau chiar triplarea cererii pe segmentul de office, dar și pe rezidențial și retail, ceea ce poate aduce extraprofituri de zeci de milioane de euro anual, pentru el. Înființarea de noi linii pentru tramvaie moderne în zonele menționate ar putea fi chiar mai profitabilă decât metroul, pentru ei.</p> <p>Acest proiect a fost elaborat de un număr restrâns de persoane, fără licitație publică, fără lansarea unui concurs de idei pentru ruta, fără a se tine cont de studiile de mobilitate sau cererea de transport, ceea ce definește un proiect de succes pentru o mică grupare, dar și 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.</p> <p>Consultarea publică cu valoare de recomandare este potrivită poate pentru proiecte mai mici. În altă rînd proiectele de asemenea valoare, avergura și impact sunt supuse unui referendum public. Primăria Bucureștiului care are datoria să reprezinte interesele populației Bucureștiului, va organiza un astfel de referendum?</p>	<p>Prezentul PUZ analizează traseul liniei de metrou de la Gara de Nord până la Gara Progresul. Pentru Magistrala 4 Gara de Nord - Gara Progresul sunt întocmite documentații de Studiu de Fezabilitate și Studiu de Fezabilitate.</p> <p>Traseele de metrou trebuie privite în integralitatea lor, în acord cu Strategia de Dezvoltare a rețelei de metrou METROREX (<a href="http://www.metrorex.ro/Resurse/Strategia%20Metrorex/Strategia%20de%20dezvoltare%20a%20infrastructurii%20de%20transport%20cu%20metroul.pdf">http://www.metrorex.ro/Resurse/Strategia%20Metrorex/Strategia%20de%20dezvoltare%20a%20infrastructurii%20de%20transport%20cu%20metroul.pdf</a>).</p> <p>În cadrul livrabilelor de Analiză de opțiuni au fost detaliate la fază Studiu de Fezabilitate toate posibilele trasee care conectează cele două gări, iar conform analizei multicriteriale și a analizei cost-beneficiu a fost selectată această opțiune de traseu.</p>
50	<p>Intr-adevăr mi se pare importantă o linie de metrou care să acopere cartierele Rahova și Ferentari. Datorita unei infrastructuri inadecvate acestei cartiere (doar linia de tramvai 32) sunt prost conlocate cu centrul orașului și alte zone din București. La ore de vîrf tramvaiul 32 și bus -ul 117 sunt supra-aglomerate. Deci în loc să pierdem timp cu realizarea unor stații precum Mariott mai bine linia ar presupune sătii mai puțini dar astfel pe cartiere aglomerate.</p>	<p>Conform Strategiei de dezvoltare a infrastructurii de transport cu metroul, extinderea rețelei de metrou se va face și pe Magistrala 7 Voluntari - Bragadiru și are ca scop deservirea cartierelor Rahova, Ferentari și zone de centură Alexandriei.</p> <p><a href="http://www.metrorex.ro/Resurse/Strategia%20Metrorex/Strategia%20de%20dezvoltare%20a%20infrastructurii%20de%20transport%20cu%20metroul.pdf">http://www.metrorex.ro/Resurse/Strategia%20Metrorex/Strategia%20de%20dezvoltare%20a%20infrastructurii%20de%20transport%20cu%20metroul.pdf</a></p>
51	<p>Cotele de adancime aferente schemei tehnologice nu sunt lăzibile în nicio din planșele anexate, nici nu sunt menționate în text, acestea fiind esențiale pentru caracterizarea unei construcții subterane și a posibilelor efecte ale acesteia. Se pot scăpa separat partile din planșe care contin aceste date și anexate separat pe site-ul PMB, lipsa acestora constituind un viciu în procedura de consultare publică.</p> <p>Traversarea corpului de clădire a Gării de Nord se face la foarte mica adâncime, peretele superior al tunelurilor fiind la baza fundației clădirii, expunând-o la vibrațiile produse în timpul trăcerii garniturilor de metrou. Aceste vibrații pot produce deteriorări majore în structura de rezistență. Desă există materiale atenuatoare, acestea nu pot amortiza în totalitate vibrațiile și au durată de viață limitată. Structura de rezistență a clădirilor care se pretează la astfel de traversă trebuie să fie bazată pe materiale cu grad de elasticitate ridicat, cum ar fi scheletul metallic sau betonul armat special, rezistent la vibrații. Intrucât Gara de Nord este o clădire de patrimoniu, înainte de aprobă PUZ-ului supus debaterii, Primăria are datoria să efectueze o expertiză separată de cea a proiectantului, a beneficiarului sau a ordonatorului de credite, pentru acest proiect. Ca o mențiune, în Paris metroul circula pe roți de cauciuc.</p> <p>Pe strada Gară de Nord tunelul de metrou, cu sensul de deplasare dinspre str Berzei spre Gara de Nord are traseul în lungul axului străzii, la mica distanță și mica adâncime făta de blocurile de locuințe aflate pe această stradă, atât construirea cat și exploatarea metroului putând afecta structura de rezistență și stabilitatea acestora. Spre exemplu, Blocul A situat pe str Gară de Nord la nr. 6-8 este încastrat la clasa I de risc seismic, pe parte opusă străzii Gară de Nord, existând fisuri vizibile de la distanță, pe toată înălțimea acestui imobil și la toate scarile ale acestuia, acestea datorându-se cel mai probabil tasării neuniforme a solului pe care este amplasata construcția. La deplasarea în pantă ascendentă a garniturilor de metrou - cum este cazul în tunelul cel mai apropiat de fundații blocurilor în cauză - energia cinetică transmisă prin undele de vibrație este de cîteva ori mai mare făta de deplasarea în plan orizontal. În acest caz, vibrațiile pot avea în principiu două efecte, accentuarea efectelor structurii de rezistență și tasarea accelerată a solului de sub aceste imobile. În acest caz se impune atât expertizarea independentă cat și oferirea posibilității locatarilor să efectueze propria expertiza despre ce efecte ar avea circulația metroului reportat la starea clădirii în care locuiesc, înainte de aprobarea PUZ-ului.</p> <p>În cazul clădirilor istorice aflate pe culoarul de exproprie propus, expertizările ar trebui efectuate anticipat de primarie, pe cîteva lăzile beneficiarului, și în funcție de rezultatele acestora, ar trebui aprobat sau nu acest PUZ.</p> <p>Amplasamentele stației Eroii Revoluției 2 se bazează pe presupunerea proiectantului că acel spațiu subteran nu prezintă interes pentru sistematizarea circulației rutiere. Amplasarea acestei stații conform proiectului obținută complet subteran în Intersecția Eroii Revoluției, care este delimitată în ambele parti laterale de două cîmturi și exclude orice altă posibilitate pentru realizarea de pasaje subterane sau tuneluri în zona respectivă, acesta fiind un nod foarte important, strategic pentru circulația rutieră în zona de sud a Bucureștiului. Principalul proiect care trece prin acest spațiu subteran este pasajul - tunel rutier de legătură între Soseaua Oltenitei și Trafic Greu, de-a lungul și pe sub Soseaua Villor și str Dr Constantin Istrati, prin care se realizează o variantă de închidere a inelului circular principal (Sos Stefan cel Mare, Sos Mihai Bravu, Sos Oltenitei, Trafic Greu, Răzoare, Pod Basarab, Sos N. Titulescu). Acest traseu urmărește să treacă prin subteran, în linii mari, o porțiune din traseul liniei circulare de tramvai a Bucureștiului. Chiar dacă pentru moment nu se pune problema construirii acestui pasaj, poate că aceasta soluție va fi o prioritate în viitor.</p> <p>varianta de închidere a inelului principal, prin viitorul pasaj Toporași este utilă, dar are o formă disproportională raportată la centrul orașului, este mai lungă și implicit are o valoare de construire mai mare. Ambile variante pot coexista, intrucât vizează fluxuri de circulație diferite.</p>	<p>Imobilele cuprinse în culoarul de exproprie vor fi expertizate la fază PTE și monitorizate pe perioada execuției în vederea demolării/reabilitării.</p> <p>Documentația "PUZ Linia 4 de metrou Tronson Gara de Nord - Gara Progresul" reglementează traseul, culoarul de exproprie, dotările și echipamentele aferente metroului.</p> <p>În cadrul ședințelor de coordonare cu PMB, PUZ M4 a fost analizat în corelație cu documentațiile de urbanism aprobate anterior și investițiile aflate în execuție, cît și strategia de dezvoltare a Municipiului București în gestionarea principiilor de organizare a traficului. În planșa nr. 5 de reglementare este prezentată secțiunea transversală caracteristică în zona stației Eroii Revoluției. Proiectul a obținut avizul favorabil al Direcției de Transporturi a Primăriei Municipiului București nr. 50973 / 17.05.2022.</p>
52	<p>Bună seara,</p> <p>În primul rând aş dori să precizez că pentru un asemenea proiect, minimul de zile prevăzute pentru "dezbaterea publică" este insuficient. Un astfel de proiect ar fi trebuit promovat și discutat pentru minim 30 de zile cu întâlniri concrete de lucru cu cetățenii, nu doar prin căteva mesaje de promovare pe Facebook și o pagină deschisă pentru mesaje.</p> <p>În primul ar fi trebuit definit contextul strategic mai clar: De ce s-a optat pentru traseul Berzei - Părvan - Hașdeu - Izvor - 13 Septembrie și nu s-a folosit traseul Șirbei - Eroilor - Panduri - 13 Septembrie. Știu că studiul de fezabilitate a fost aprobat de minister, dar acesta nu a fost niciodată publicat. Cred că ar fi trebuit foarte bine definit contextul și de ce această formă.</p> <p>De asemenea, tot la nivel strategic, nu este foarte bine definit de ce traseul metroului urmează Villor - Giurgiului și nu se folosește de traseul vechi și de căie ferată. Astfel, o dezvoltare de tip metrou între cartierele Ferentari și Giurgiului ar fi putut atrage apoi investiții și accesibilitate pentru ambele cartiere. Extinderea metroului pe sub Sos. Giurgiului va face doar concurență tramvialului, care are deja sit propriu și poate fi folosit într-un mod eficient. Pot înțelege ideea de legătură cu magistrala M2 care alimentează axul central al orașului, dar nu pot înțelege nevoie de dublare a mijloacelor de transport în condițiile în care tramvaiul nu este la capacitate și nu se fac eforturi de promovare ca acesta să devină mai utilizat.</p> <p>Revenind la obiectul PUZ-ului, stațiile de la Marriot și de la 13 Septembrie sunt mult prea apropiate. Metroul are o rază de deservire de aproximativ 500-800m ceea ce înseamnă că stațile ar trebui poziționate la paroximativ 800-1000m, cu suprapunerea razelor de deservire. În condițiile unei zone foarte dense (ceea ce Marriot nu este), stațile ar putea fi poziționate mai des în jur de 500-600m, însă în cazul de față avem 2 stații de metrou la 400m cu 2 ieșiri poziționate la 250m unele de celalalte. Această distanță este acceptabilă pentru scalarea unei rețele de autobuz, dar nu pentru metrou. Consider că succesiunea celor 2 stații este forțată, fiind mult prea apropiate, repetându-se greșeala de pe M5, în care stațiile construite sunt atât de dese încât nici nu se poate acceleră la maxim, fiind nevoie să oprești.</p> <p>O altă problemă majoră a amplasării stațiilor de la Marriot este că este amplasată mult prea la sud față de strada Luică. Aici, problema majoră este faptul că stația Luică, fiind amplasată prea la sud, nu poate face legătură directă cu un potențial tramvai care ar putea fi dezvoltat pe înelul Median Secundar pe termen îndelungat. Se pierde astfel o legătură importantă între o rețea de tramvai care ar face legătură pe direcția E-V și metroul care ar face legătură pe direcția N-S, și în special cu legătura directă către Gara de Nord.</p> <p>Legarea metroului cu o potențială stație de tren la Gara Progresul este de apreciat, dar doresc să adaug faptul că bucul de întoarcere a metroului este foarte lung și are potențialul de a mai primi o stație (nu acum, ci un viitor foarte îndepărtat, pe modelul NYC) fiind la peste 500m de gara propriu-zisă și consider necesar ca măsurile pentru ca această stație să fie dezvoltată să fie integrate de acum.</p> <p>De asemenea, tot prin acest PUZ, sau în același timp cu acesta, pentru a putea fi integrat ca vizionare trebuia realizat nodul de Park&amp;Ride aferent capătului de metrou și Gării Progresu. Consider acest lucru o scăpare majoră a acestui PUZ.</p>	<p>Prezentul proiect analizează traseul liniei de metrou de la Gara de Nord până la Gara Progresul, unde este propus un nod intermodal ce va uni transportul subteran de transportul pe căie ferată și unde s-a prevăzut un parcj multimodal. În această zonă există deja transport public urban de suprafață (tramvai, autobuz).</p> <p>În cadrul livrabilelor de Analiză de opțiuni au fost detaliate la fază Studiu de Fezabilitate toate posibilele trasee care conectează cele două gări, iar conform analizei multicriteriale și a analizei cost-beneficiu a fost selectată această opțiune de traseu.</p> <p>PUZ M4 a parcurs anterior 3 etape de consultare publică: Etapa I de inițiere 09.07.2021-25.08.2021, Etapa II de elaborare 21.09.2021-15.10.2021, Etapa III de avizare 22.04.2022-16.05.2022 și a urmărit Documentul de planificare a procesului de informare și consultare a publicului eliberat de PMB.</p> <p>La Stația Progresul este propus un nod intermodal ce va uni transportul subteran de metrou de transportul pe căie ferată și unde s-a prevăzut un parcj multimodal pentru biciclete, autoturisme, bus și taxi. Parcare P&amp;R a fost cuprinsă în PUZ Magistrala 4 aprobat prin HCL Jilava nr. 52/22.08.2022.</p> <p>Interacția între Stația Hașdeu și Uranus este de 1330m, iar între Stația Uranus și George Rozoreea este de 620m, date fiind condițiile de amplasament din teren, cît și punctele de interes. Stația Uranus este amplasată în proximitatea Catedralei Mănăstirii Neamului. Stația Uranus are prevăzută o zonă de galerie către Stația George Rozoreea.</p> <p>Accesele amplasate pe capătul nordic al stației Luică sunt orientate către străzile Odei și Iordache Năstase, pentru a avea un impact minim asupra fondului construit existent în ceea ce privește exproprierile și subtraversarea clădirilor existente.</p> <p>Între Stația Progresul și Depoul Progresul este prevăzută o amorsă prin care magistrala 4 se poate prelungi ulterior către sud. În zona sudică nu există o buclă de întoarcere, acolo este amplasat depoul.</p> <p>Stația Șirbei Vodă nu poate avea acces pe capătul de nord-est din cauza condițiilor de amplasament (clădiri edificate, rețele tehnico-edilitare).</p> <p>Stația Chirigiu are 2 accesuri dotate cu lift către tramvaiul de pe Calea Rahovei.</p> <p>Stația Filaret are prevăzută accesele în proximitatea stațiilor de tramvai.</p> <p>Stația George Bacovia, conform conformării acesteia, nu necesită mai multe accesiuri pentru evacuarea fluxurilor de călători.</p> <p>Stația Toporași are pe capătul nordic pe dreapta un acces public, în proximitatea Pieței Progresul, iar pe partea stângă accesul este unul tehnic.</p>
53	<p>Bună ziua!</p> <p>As avea o propunere pentru stațile de metrou din continuarea magistralei. Eu as zice ca stația de la Filaret ar trebui schimbată cu una la Piața Sebastian deoarece în fiecare zi merg prin Filaret și Sebastian și este mai aglomerat la Sebastian.</p>	<p>Traseele de metrou trebuie privite în integralitatea lor, în acord cu Strategia de Dezvoltare a rețelei de metrou METROREX (&lt;a href="</p>