Nr. 350176 / 11.06.2021

CATRE

PRIMARIA MUNICIPIULUI CLUJ-NAPOCA

BIROUL STRATEGII URBANE,

Subsemnatii **HAIDUC ELENA - MARIOARA si HAIDUC IOAN** cu domiciliul in Cluj-Napoca, str. judetul Cluj, ***cu adresa de corespondenta alesa pentru comunicarea actelor in* Cluj-Napoca, str.Fagului jud Cluj**(persoana imputernicita pentru ridicarea corespondentei fiind Elena Vasile-jurist, identificata cu CI seria CJ nr 194865) telefoane de contact **in calitate de proprietari ai imobilului situat in Cluj-Napoca, Calea Motilor nr 40,** inscris in CF 266048 Cluj-Napoca, nr cadastrale 266048, 266048-C1, imobil propus a fi demolat/ expropriat pentru construirea Statiei Sportului **in propunerea preliminara PUZ MAGISTRALA I METROU** supusa consultarii publice,

prin prezenta formulam urmatoarele OBSERVATII, PROPUNERI. dupa cum urmeaza

1.Solicitam renuntarea sau reconfigurarea statiei de mertrou Sportului, propusa pe locatia imobilului din Calea Motilor nr 40 pentru urmatoarele considerente:

a) **Statia de metrou propusa pe locatia de pe Calea Motilor nr 40 nu se necesita,** aceasta fiind la 2 minute de mers cu masina fata de statiile invecinate propuse, respectiv statia Florilor si statia P-ta Unirii ;

Astfel Statia Sportului este propusa intre statia Florilor(Calea Motilor nr 120-124) si statia P-ta Unirii. Avand in vedere ca distanta dintre statia Florilor si statia P-ta Unirii este de 1.5 km ce se parcurge in 2 minute cu masina, intercalarea unei statii suplimentare(statia Sportului)pe traseul Calea Motilor—P-ta Unirii, nu apare ca necesara.

b) Mai mult, ***configurarea unei statii de metrou suplimentare***(Sportului) *pe fodul construit de pe Motilor,* implica demolarea mai multor case particulare locuite de foarte multe familii, spatii comerciale, monumente istorice, sedii de banca(CEC-ul), care *afecteaza in primul rand dreptul de propriete al persoanelor fizice sau/si juridice si* in al doilea rand, angreneaza

cetatenii Clujului la costuri enorme de despagubire in caz de expropriere/demolare imobile dar si de reconstructie zonala.

c) *Configurarea unei statii de metrou si propunerea unui spatiu verde pe locatia de pe Calea Motilor nr 40 va afecta imaginea bulevardului prin stirbirea/vaduvirea acestuia de o constructie (la nr 40) care se aliniaza cu restul cladirilor de pe bulevard si care se incadreaza perfect in cadrul architectural zonal;*

d) Construiea unei statii de metrou se poate realiza cu costuri financiare/ de despagubire mai reduse pe locatia de pe str Motilor nr 38, unde statul roman este proprietar al terenului de sub constructiile aferente, conform inscrierilor din cf 250611 Cluj-Napoca, nr cad 250611.

Despagubirile acordate persoanelor afetate de exproprieri /demolari ar fi mai reduse, in condtiile in care terenul apartine statului roman, iar procedurile de expropriere ar fi mult mai facile;

***2. Ca ultima solutie,** in cazul in care nu luati in considerare sugestiile noastre de mai sus, de renuntare la statia propusa pe Calea Motilor nr 40, propunem **un parteneriat public -privat** privind imobilul nostru, prin alocarea unei parti a imobilului(parterul) (in conditii negociate de ambele parti) in vederea construirii unei guri de iesire pentru metrou , asa cum se intampla si in alte capital ale lumii: Paris , Londra, New York;*

Astfel, **va rugam sa reconsiderati solutia propusa pe Calea Motilor nr 40, astfel incat sa nu ne fie afectata proprietate iar propunerile de expropriere sa se limiteze la strictul necesar pentru implementarea proiectului.**

Avand in vedere ca suntem proprietari direct afectati de proiectul propus in cauza, va solicitam un raspuns scris la adresa mentionata in preambulul prezentei.

Cu respect,

Data: 09.06.2021

HAIDUC ELENA - MARIOARA si HAIDUC IOAN

Nr.352373 / 11.06.2021

SFERLE & CIOCIAN
Societate Civilă de Avocați
Attorneys at Law

Către,

MUNICIPIUL CLUJ-NAPOCA,

DIRECTIA URBANISM,

ARHITECTULUI SEF AL MUNICIPIULUI

Cluj-Napoca 10.06.2021

Subscrisele, PAROHIA ORTODOXA ROMANA LUNA DE SUS, CIF 10220437, cu sediul in Luna de sus, str. Principala mr. 380, com. Floresti si SC GENERAL CONCEPT SRL, cu sediul in Bistrita, str. Sub Cetate nr. 22, CUI J06/848/2006, ambele reprezentate de SFERLE&CIOCIAN SCA, prin avocat Ciocian Ioana Crina - avocat in cadrul Baroului Cluj, ***cu domiciliul procesual ales la sediul avocatilor nostri în mun. Cluj-Napoca, str. Artelor, nr. 42, jud. Cluj – unde va solicitam sa ne comunicati toate actele,***

în calitate de proprietar/chirias ai imobilului identificat prin CF 72966, cadastral 72966, in suprafata totala de 75.000 mp, din care suprafata de 30.000 mp face obiectul contractului de inchiriere, imobil situat in localitatea Floresti, formulam prezentele:

OBIECTIUNI:

referitoare la documentatia privind **propunerea preliminară PLAN URBANISTIC ZONAL pentru proiectul" TREN METROPOLITAN GILĂU – FLOREȘTI – CLUJ-NAPOCA – BACIU – APAHIDA – JUCU – BONȚIDA, ETAPA I A SISTEMULUI DE TRANSPORT METROPOLITAN RAPID CLUJ: MAGISTRALA I DE METROU ȘI TREN METROPOLITAN, INCLUSIV LEGATURA DINTRE ACESTEA", documentatie afisata pe site-ul institutiei dvs in scopul informarii si consultarii publicului.**

Cu titlu prealabil, va invederam faptul intre subscrisele exista un contract de inchiriere asupra terenului mai sus indicat, pentru suprafata de 30.000 mp, sens in care ne intemeiem prezentele obiectiuni in calitate de persoane interesate.

Referitor la documentatia propusa informarii si consultarii publicului, va informam despre faptul ca proiectul initiat de dvs ne afecteaza in mod grav atat dreptul de proprietate cat si

activitatea comerciala pentru care imobilul care ne apartine a fost inchiriat, pentru o suma considerabila.

Astfel, conform celor afisate de dvs, pe terenul care ne apartine, pe o parte importanta din acesta ca si suprafata si ca si pozitionare, ar urma sa fie edificat depoul aferent proiectului dvs, urmand ca o buna parte din suprafata de 30.000 mp a fi afectata.

Fata de aceasta propunere, subscrisele ne manifestam in mod categoric opozitia, bazat atat pe argumente raportate la respectarea dreptului nostru de proprietate, cat si referitor la oportunitatea unei astfel de propuneri care nu are nici un fundament faptic de a fi pusa in aplicare, pe proprietatea noastra.

Astfel, din punct de vedere al dreptului de proprietate, fara a intra in detaliile legate de respectarea acestui drept, va solicitam sa aveti in vedere cele prevazute de Constitutia Romaniei, continuand cu dreptul ca subscrisele sa ne putem exploata acest drept si a putea desfasura, pe proprietatile noastre, activitati comerciale care nu pot fi afectate in mod direct de situatii neprevazute – cum este cea de fata.

Subscrisa General Concept, cunoscand realitatea imobilului pe care am inteles sa il inchiriez, am facut prospectiuni financiare implicand investitii considerabile pe acesta, pentru ca la acest moment sa fie adusa o astfel de propunere fara nici un fel de suport care sa justifice prezenta proiectare propusa prin PUZ supus dezbaterii, pe terenul pe care am demarat deja investitii.

De asemenea, subscrisa Parohia Ortodoxa Romana Luna de Sus, am incheiat contractul cu General Concept in virtutea dreptului pe care il avem pe acest teren, sens in care am incasat o suma de bani de la chirias, suma care a fost deja utilizata in scopul bunei functionari, sens in care o reziliere a contractului dintre parti nu poate fi avuta in vedere cu restituirea prestatiilor deja efectuate.

Cu atat mai mult insa, obligatia dvs, ca beneficiari ai unui PUZ de o astfel de amploare, era de a verifica in prealabil situatiile si realitatile juridice de la fata locului, pentru fiecare imobil afectat.

V-am prezentat mai sus situatia juridica a terenului in discutie, solicitandu-va a avea in vedere atat actele deja incheiate fata de acesta, cat si drepturile si obligatiile care decurg din contracte existente anterior noilor propuneri de reglementare venite din partea dvs, sens in care va solicitam sa aveti in vedere aceste aspecte.

Referitor la oportunitatea aprobarii unei astfel de propuneri de PUZ, va solicitam sa observati urmatoarele contraargumente fata de pozitionarea depoului pe o parte din terenul care ne

apartine:

1. In zona in care este situat imobilul nostru - *respectiv zona in care dvs aveti intentia de a pozitiona aceasta locatie a depoului* - exista amplasati stalpi de inalta tensiune, aspect care la momentul implementarii propriu zise a proiectului dvs va trebui sa aiba in vedere retragerile legale prevazute de legislatia speciala in acest domeniu. Practic, existenta acestor stalpi de inalta tensiune cu siguranta nu va permite edificarea depoului pe locatia efectiv propusa la acest moment de dvs, cu toate acestea subscrisele fiind obligate sa va clarificam inca de la acest moment despre acest inconvenient despre care dvs trebuia sa aveti cunostinta inca de la data initierii proiectului supus azi dezbaterii;
2. De asemenea, in zona in care este propusa realizarea depoului exista o statie de transformare energie, una dintre cele mai mari din intreaga zona. Este evident faptul ca edificarea unui depou al metroului nu are cum sa fie o varianta fezabila din punct de vedere al realizarii propriu zise, date fiind restrictiile privind retragerile obligatorii fata de o astfel de statie. De altfel, nu putem sa ne imaginam faptul ca amplasarea depoului in aceasta locatie este atat de importanta cat sa implice vreo relocare – *imposibila de altfel* – a statiei la care am facut referire, avand in vedere lucrarile de anvergura care ar trebui realizate si costurile aferente unor astfel de relocari.
3. Din punct de vedere al acceselor la depoul propriu zis, nu cunoastem in ce detalii ati previzionat deja aceste accese. Ce este cert este insa faptul ca avand in vedere restrictiile pe care deja le-am aratat mai sus, referitoare la retrageri si conditionari legale, aceste accese nu par a fi nici realizabile, nici real de infaptuit, astfel cum o astfel de lucrare ar presupune-o;
4. De asemenea, in zona in care este pozitionat imobilul care ne apartine, si pe sub imobilele invecinate noua, trece magistrala de apa a orasului. Cum poate fi imaginata o edificare a unui depou al metroului, cu toate implicatiile tehnice care implica construirea si functionarea unei astfel de structuri, in masura in care pe sub terenurile vizate este aceasta magistrala? Care sunt costurile pe care le-ati avut in vedere pentru inlaturarea unor astfel de impedimente existente la acest moment?

Fara a va invedera toate inconvenientele referitoare la propunerea de pozitionare a depoului previzionat de dvs, va solicitam sa aveti in vedere realitatea si posibilitatea realizarii unei astfel de

investitii, atat din punct de vedere al posibilitatii efective de realizare, datorita aspectelor deja existente la fata locului, cat si a modului in care ne este intr-un final afectata intreaga proprietate.

Nu cunoastem la acest moment daca la fata locului au avut loc cercetari detaliate din partea proiectantului unei astfel de documentatii PUZ, din realitatile de la fata locului parand ca acest fapt nu a fost facut. In cazul in care s-ar fi avut in vedere atat cele care pot fi observate cu ochiul liber (*respectiv existenta statiei de transformare si stalpii de inalta tensiune*), cat si existenta subterana a magistralei de apa a municipiului, ne indoim ca o astfel de propunere ar fi putut fi apreciata ca realizabila si fezabila, inclusiv din punct de vedere financiar pentru dvs.

Facem prezenta mentiune referitor la toate costurile care ar implica relocarea tuturor echipamentelor si functiunilor mai sus aratate, cu toate acestea, imobilul care ne apartine aparand ca fiind partial propus pentru a fi alocat edificarii unei astfel de structuri.

Fara a desconsidera necesitatea si utilitatea unei astfel de investitii, la acest moment ne vedem obligati sa va incunostiintam despre toate aceste inconveniente, atat din punct de vedere al relatiilor comerciale existente pentru imobilul nostru, pentru suprafata de 30.000 mp, cat si de aspectele care nu fac plauzibila pozitionarea depoului in zona in care ati prezentat-o ca si propunere.

Fata de noi insa, la acest moment, data fiind propunerea afisata de dvs pe site, implica prezentul demers de a va incunostiinta despre faptul ca nu suntem de acord cu pozitionarea acestei structuri pe imobilul nostru, chiar si partiala, scopul si destinatia contractelor existente deja incheiate fiind afectate in mod iremediabil.

Mai mult, in cazul in care veti intelege sa mentineti pozitionarea pe imobilul nostru, acest fapt ne va lipsi de accesul la terenul ramas in proprietatea noastra, sens in care, in cazul in care aveti in vedere o expropriere a suprafetei necesare, aceasta va trebui sa vizeze intregul teren, restul ramas nemaiavand accese, devenind complet inutilizabil si incompatibil cu obiectul comercial al relatiilor dintre parti.

Cu toate acestea, la o studiere indeaproape si temeinica a zonelor invecinate, dvs aveti posibilitatea relocarii acestei structuri fie la o distanta de 300 m – *unde se afla o zona virana, fara existenta structurilor de electrificare sau existenta magistralei de apa*, fie pe partea opusa terenului nostru unde, de asemenea, exista imobile neconstruite, imobile care v-ar permite o procedura de expropriere mult mai putin vatamatoare decat in cazul nostru, imobile care nu sunt afectate de utilitatile la care am facut referire mai sus.

Nu cunoastem la acest moment daca cele previzionate de dvs, astfel cum apar reflectate la acest moment in propunerea dvs, au avut parte de o cercetare riguroasa atat din punct de vedere

juridic, cat si faptic, la acest moment solicitandu-va sa aveti in vedere prezentele obiectiuni si sa dispuneti reaprecierea amplasarii depoului de pe imobilul care ne apartine.

Astfel, pentru a evita afectarea structurilor deja existente in zona si retragerile fata de stalpii de inalta tensiune sau fata de statia de tansformare, precum si pentru evitarea unor lucrari majore care ar implica relocarea magistralei de apa a orasului, alaturi de considerentele privind respectarea dreptului de proprietate si a relatiilor contractuale existente pentru imobilul nostru, va solicitam ca din propunerea PUZ sa dispuneti relocarea depoului preconizat pe o parte din terenul nostru, fie prin amplasarea acestuia pe parcele invecinate – care nu mai implica apropierea de statia de transformare si stalpi, fara afectarea magistalei de apa – fie prin pozitionarea acestuia la o distanta de aproximativ 300 m – unde exista teren viran neafectat de vicii cum sunt cele mai sus aratate, sau in orice alta locatie veti aprecia, locatie care sa va permita real edificarea acestui obiectiv.

In sensul celor mai sus aratate, pentru orice acte apreciati ca ati avea nevoie, sau in vederea clarificarii celor mai sus invederate, va ramanem la dispozitie prin intermediul avocatului ales, doamna Ciocian Ioana, care poate fi contactata atat telefonic 0746177720, cat si la adresa din partea introductiva, sau la email oana@ps-lawyers.ro.

Depunem atasate scripte care dovedesc cele mai sus invederate, in vederea clarificarii pozitionarii terenului care ne apartine si pentru dovedirea impedimentelor la care am facut referire.

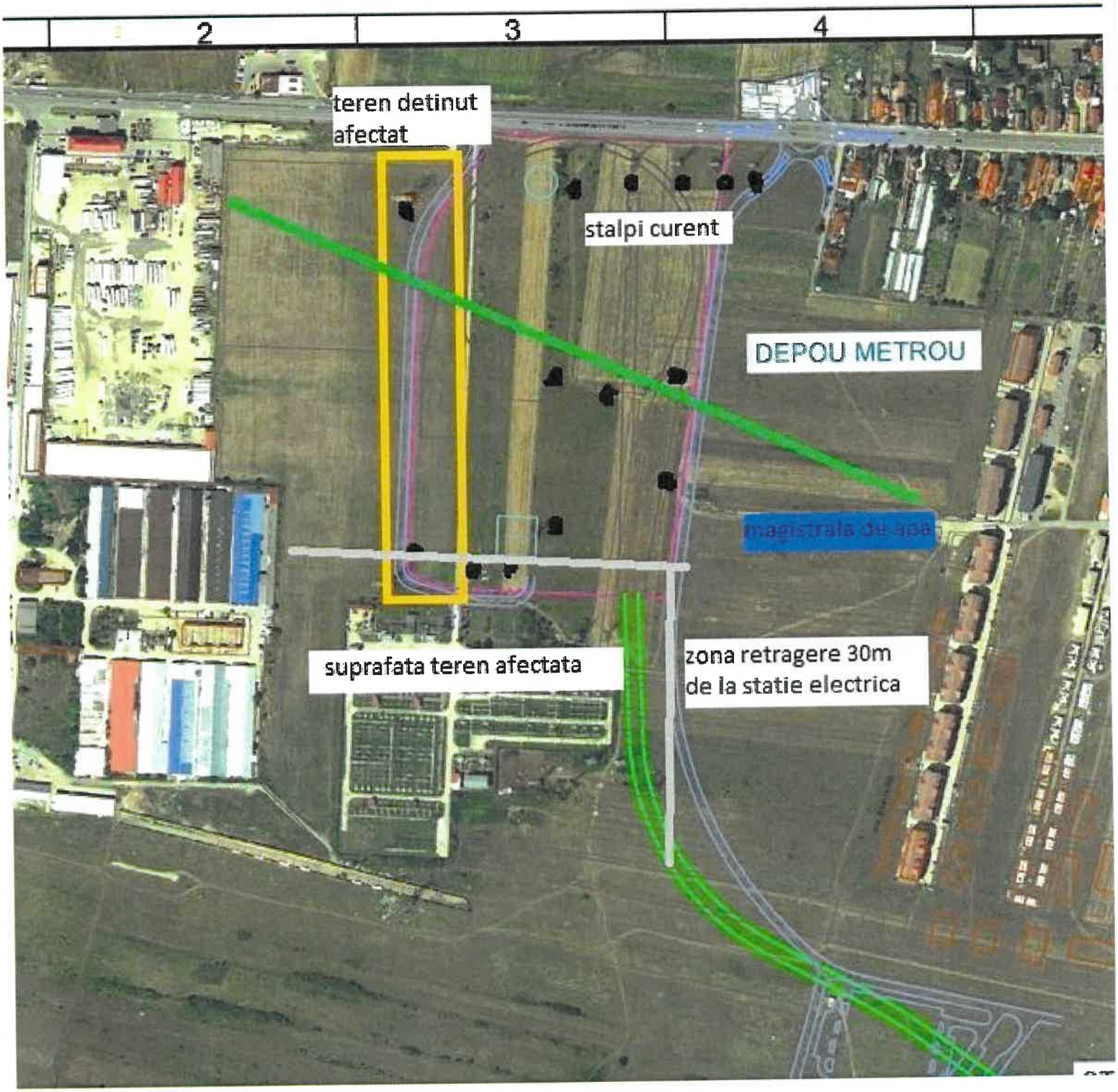
Cu consideratie,

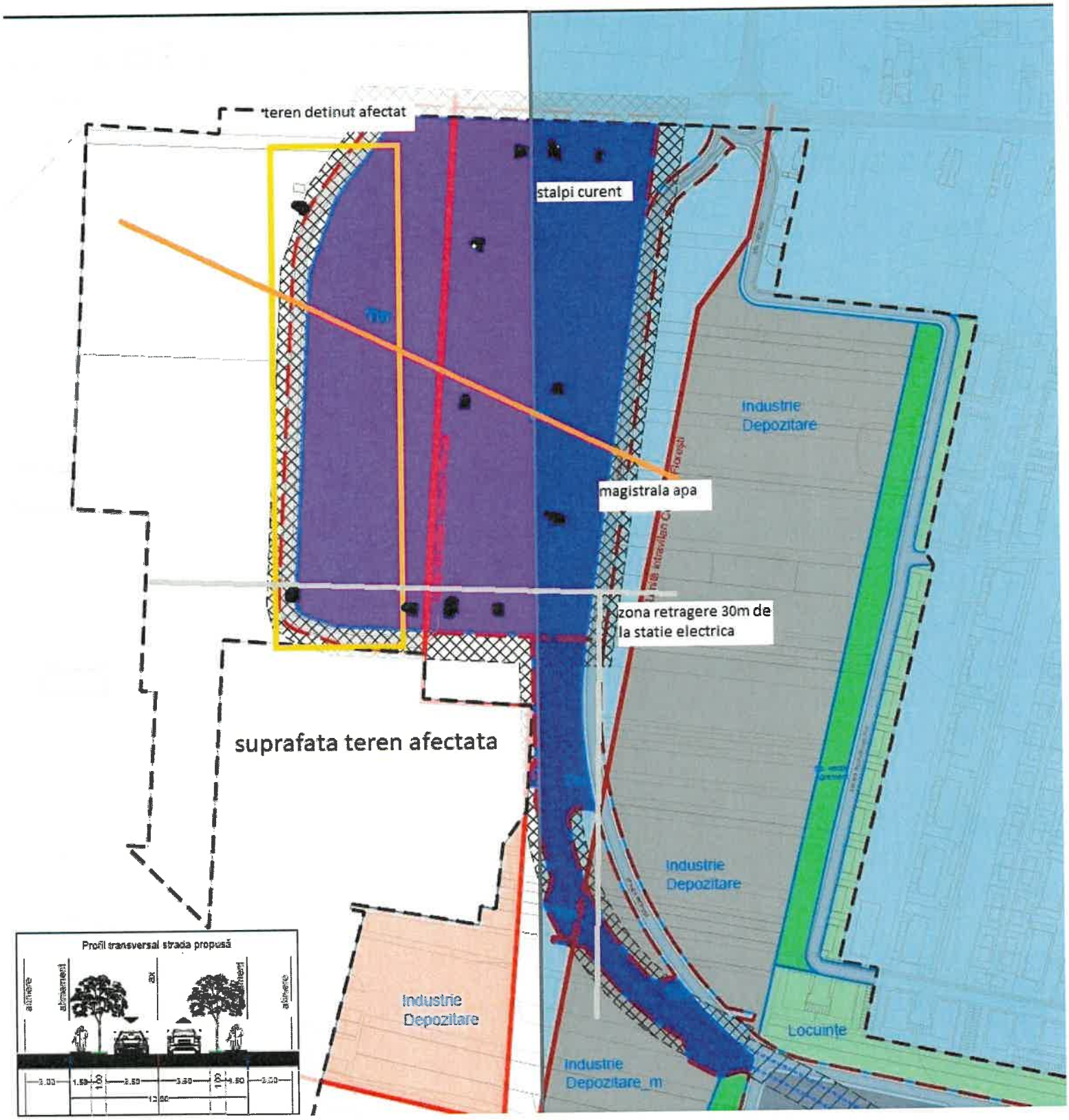
PAROHIA ORTODOXA ROMANA LUNA DE SUS,
SC GENERAL CONCEPT SRL
prin avocat, Ciocian Ioana

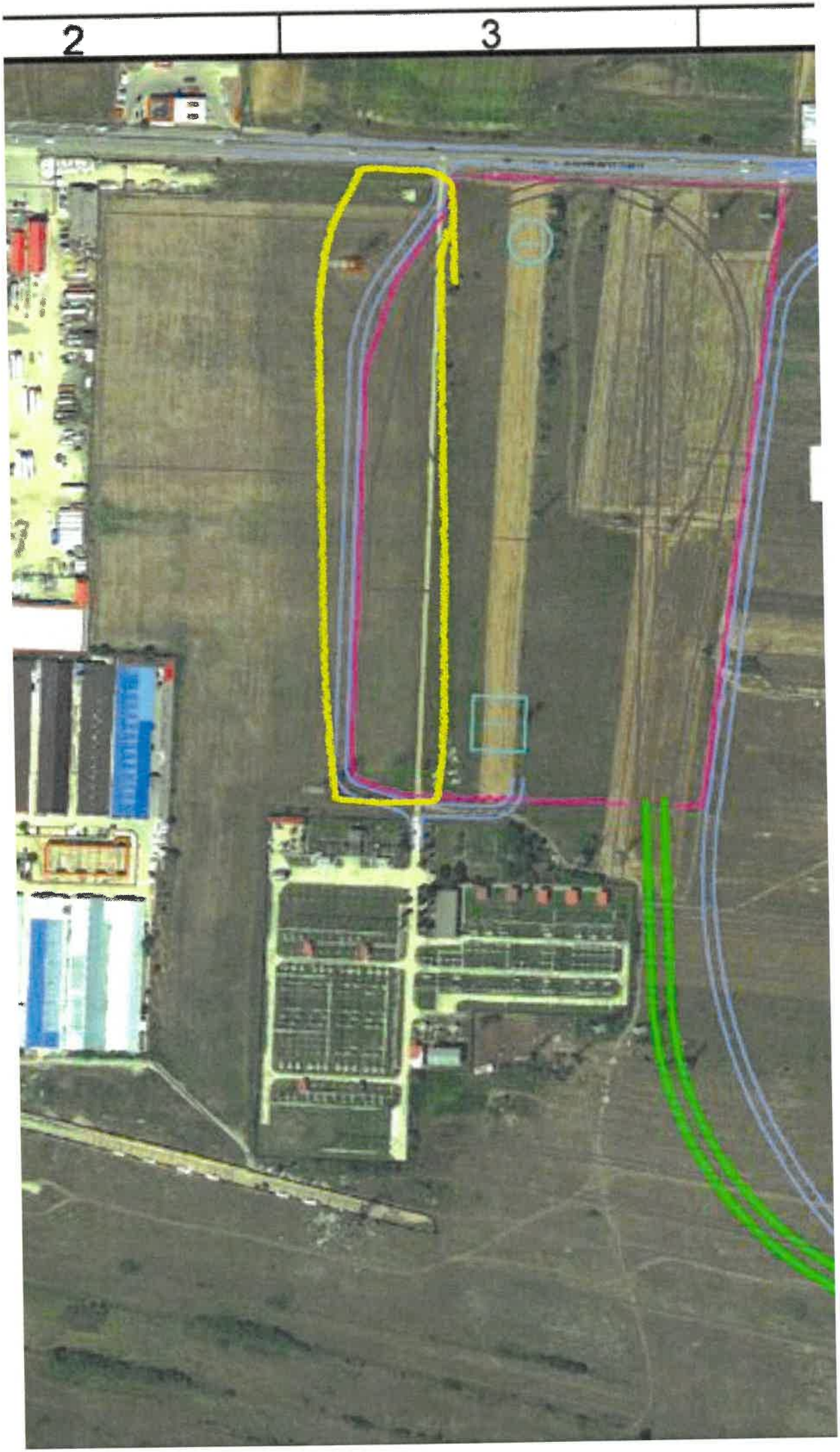
Cluj-Napoca,
10.06.2021,

Uniunea Națională a Barourilor din România
SFERLE & CIOCIAN SOCIETATE CIVILĂ DE AVOCAȚI
Barou Cluj

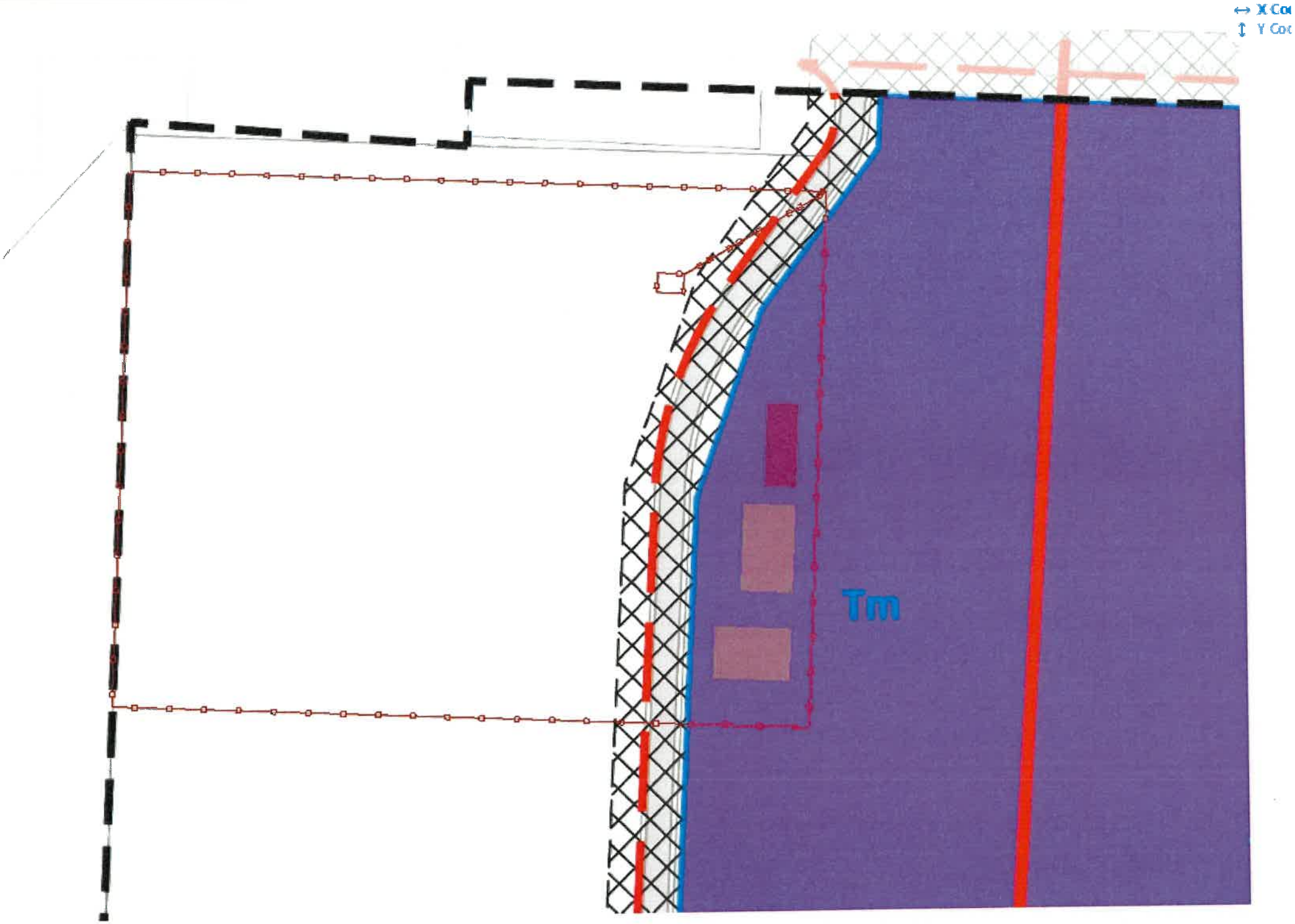
Rompetrol
Benzinărie
107M
ATVRom
Truck Shop Miltech
locatie propusa
depou metrou
Locatie noua posibila depou fara
magistrala apa , cladiri existente, stalpi
inalta tensiune
uso
A&D AUTOPLUS -
Service Auto - ...
Service auto
My Storage

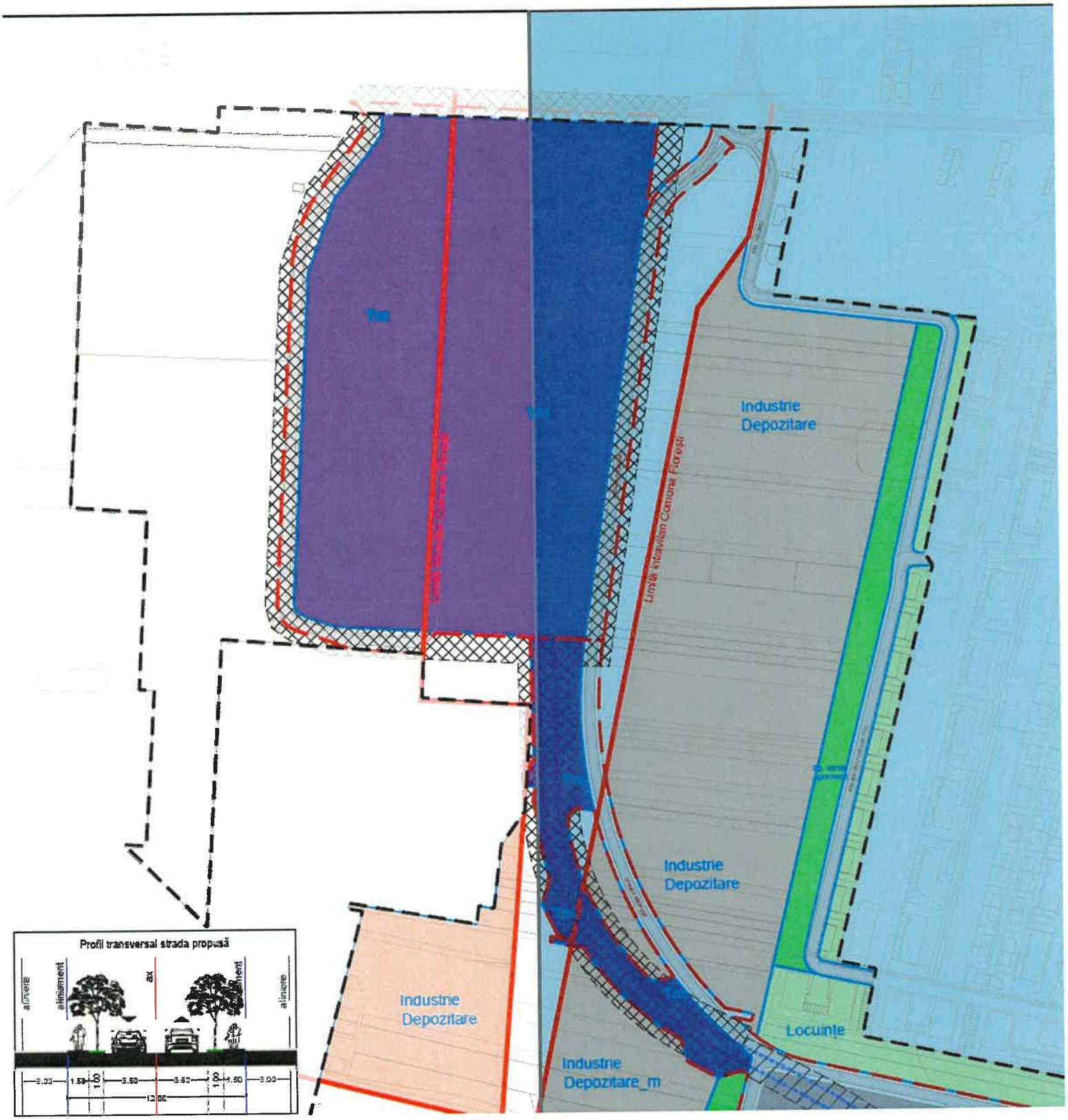

2
3
4
teren detinut
afectat
stalpi curent
DEPOU METROU
magistrala de apa
suprafata teren afectata
zona retragere 30m
de la statie electrica


teren detinut afectat
stalpi curent
magistrala apa
zona retragere 30m de la statie electrica
suprafata teren afectata
Industrie Depozitare
Industrie Depozitare
Industrie Depozitare
Industrie Depozitare_m
Locuinte
Profil transversal strada propusă


2
3

Limita intravilan Comuna Florești
Indust
Depoz


↔ X Coo
↕ Y Coo
Tm


Industrie
Depozitare
Limita intravilan Comuna Florești
Industrie
Depozitare
Industrie
Depozitare
Locuințe
Industrie
Depozitare_m
Profil transversal strada propusă
aliniere
alinament
ax
alinament
aliniere
3.00
1.50
1.00
3.50
3.50
1.00
1.50
3.00
12.00

Consultare PUZ - MAGISTRALA I DE METROU

Nr. 354123 / 11.06.2021

Mihai Varga
Trimis: 10 iunie 2021 18:55
Până la: registratura
Categorii: DIANA

Buna ziua,
Sunt dr. Mihai Varga, cetatean al orasului Cluj-Napoca si voi incerca sa ofer cateva puncte de vedere pe baza expertizei mele profesionale dobandite in strainatate. Este o forma de implicare civica prin care doresc sa contribui la imbunatatirea vietii comunitatii.

Desi sunt foarte incantat de abordarea Primariei si de ambitia domnului Primar de a oferi o viziune coerenta dezvoltarii orasului, in acest email ma voi focaliza pe lucrurile care ar trebui imbunatatite.

1. Fundamentarea oportunitatii Metroului
Dezvoltarea unei infrastructuri de metrou in oras reprezinta un pas strategic important pentru oras si trebuie analizata si proiectata cu o atentie deosebita. In ceea ce priveste oportunitatea unui astfel de proiect de infrastructura, studiul de pre-fezabilitate si fezabilitate ofera o **fundamentare superficiala**. Sunt prezentate o serie de informatii despre Pactul Verde European, o serie de statistici fara sursa despre o crestere nesemnificativa a populatiei in zona metropolitana si cateva comparatii irelevante cu metroul din Bucuresti. Mai mult, documentatia prevede ca “pentru urbanizări de talie similară (cca. 500.000 de locuitori în zona metropolitană) nu este clar justificabil un sistem de transport metrou / metrou ușor” si ca totusi, datorita “topologiei particulare a retelei de transport”, este sprijinita ideea de a face o astfel de investitie in infrastructura de metrou. In 2021, orice specialist trebuie sa lucreze intr-o paradigma bazata pe dovezi (*evidence-based)*.

Intrebarea 1: Care sunt datele demografice statistice (va rog indicati si sursa), datele tehnice din literatura de specialitate precum si care sunt modelarile statistice pe care le-ati efectuat pentru a sustine o astfel de investie cu impact major asupra orasului?

Toate aceste informatii trebuie furnizate transparent pentru ca noi, specialistii independenti, sa putem sa evaluam modul in care ati calculat impactul pe care-l are o astfel de investitie asupra orasului. De asemenea, dupa santierul de cel putin 20 de ani care se preconizeaza, cetatenii afectati vor avea nevoie de re-amintiri frecvente despre motivele care au stat la baza acestei decizii. In fine, este important sa ne stabilim corect obiectivele masurabile in studiile de fezabilitate pentru a putea vedea la finalul interventiei daca proiectul si-a indeplinit scopul.

In studiul de fezabilitate s-a mai explicat si ca "benzile dedicate de transport în comun, s-au dovedit eficiente dar, raportat la rețeaua stradală existentă nu pot să țină pasul cu ritmul de creștere a necesităților de mișcare”. Benzile dedicate sunt inca in faza experimentala si inca nu au continuitate, si chiar si in aceste conditii, au fost anuntate rezultate de succes in ceea ce priveste viteza de deplasare si volumul de calatori.

Intrebarea 2: Care este ritmul de crestere a necesitatilor de miscare pe care l-ati amintit in documentul supus dezbaterii publice? Va rog sa prezentati date statistice cu sursa aferenta, pentru a vedea despre ce crestere este vorba.

Intrebarea 3: Ati luat in considerare ca exista proiecte in desfasurare care implica introducerea benzilor dedicate exact pe traseul propus al metroului? Cum ati introdus aceste date in modelele statistice predictive si care sunt concluziile? Va rog sa prezentati modelarile statistice si variabilele predictor si modul in care au fost masurate.

Intrebarea 4: Ce date ati folosit pentru estimarea reducerii traficului in urma realizarii benzilor dedicate pe suprapunerea dintre trasee, avand in vedere ca aceste benzi vor fi utilizabile in aproximativ 1-3 ani?

2. Traseul Metroului
Traseul stabilit pare sa fie fundamentat pe dublarea axei principale de mobilitate a municipiului Cluj-Napoca orientata est-vest. Desi traseul ales pare sa fie cea mai ieftina varianta datorita faptului ca presupune

traversarea pe sub artere de circulatie, redundanta care rezulta din suprapunerea traseului viitoarelor benzi dedicate de la suprafata cu traseul metroului indica, in mod cert, o ineficienta de proiectare. Zonele deservite de metrou vor fi deja deservite de transport in comun de suprafata pe benzi dedicate pe majoritatea traseului.

Intrebarea 5: Care este fundamentarea teoretica pentru care se justifica redundanta rezultata din suprapunerea traseului viitoarelor benzi dedicate de la suprafata cu traseul metroului? Va rog sa puneti la dispozitie modelarile statistice pe baza carora ati considerat ca aceasta redundanta are sens pentru "necesitățile de mișcare”. La cum este prezentat proiectul traseului in aceasta faza, pare ca dublam o legatura de transport public care functioneaza (sau care va functiona) foarte bine in oras si ignoram zonele care nu sunt asa de bine deservite de transportul de suprafata.

In ceea ce priveste legaturile punctelor de interes, traseul propus reuseste in mare parte sa cuprinda multe dintre obiectivele orasului.

Sugestia 1:
Cluj Arena, Sala polivalenta, Sala Sporturilor si Parcul Central ar trebui sa fie deservite de o statie care sa fie in apropiere, chiar si cu implicatiile de a reduce din statiile de pe Calea Manastur sau Calea Motilor. Acestea sunt argumentele:
-Aceste obiective atrag un volum semnificativ de participanti la diverse evenimente, iar statia Sportului si statia Florilor sunt la o distanta neatractiva fata de aceste obiective.
-Aceste obiective ofera un numar mare de parcari, astfel incat ar fi o optiune excelenta pentru conceptul de *Metro Park and Ride stations.*
-Exista suficiente spatii largi pentru evacuarea unui numar mare de calatori, pe Calea Manastur si pe Calea Motilor abia incap pe trotuar trecatorii actuali.
-Exista spatii largi pentru construirea statiei, astfel incat se vor evita acele exproprieri fara sens pe Calea Motilor care afecteaza un numar mare de cetateni.

Sugestia 2:
Distanta dintre multe dintre statii este nejustificat de mica, iar acest lucru determina costuri ridicate pentru constructia unui numar mare de statii, costuri ridicate pentru mentenanta statiilor in timpul operarii, costuri ridicate privind personalul aferent fiecarei statii precum si viteza redusa de deplasare si introducerea unor timpi de asteptare pentru metrou.

3. Problemele de mediu
In primul rand doresc sa spulber mitul metroului ca alternativa verde la transportul in comun, mai ales in cazul oraselor mici, pentru care exista solutii mult mai eficiente. Studiul elaborat de Saxe, Miller, Guthrie (2017) a aratat ca impactul asupra mediului in urma constructiei cat si operarii metroului este unul puternic si de durata. Pe baza estimarii autorilor, abia dupa o perioada de pana la 35 de ani de operare putem vorbi despre o ameliorare a impactului asupra mediului. Altfel spus, trebuie sa folosim metroul pe o durata de pana la 35 de ani ca sa compensam pentru emisiile de gaze pe care le-am generat construindu-l. Nu cred ca intereseaza acest aspect pe vreun inginer, dar e important macar sa stim macar la nivel de discurs polic ca, din perspectiva ecologica, metroul nu reprezinta o solutie “verde" pentru o zona de dimensiunea zonei metropolitane.

Ce ar trebui insa sa ii preocupe intens pe ingineri, este problema vibratiilor, care este o problema critica. S-ar putea sa reprezinte problema cea mai grava pentru care trebuie sa fie gasite solutiile tehnice cele mai potrivite. Traseul metroului va traversa zone intens locuite si s-ar putea sa le afecteze fie structura de rezistenta a cladirilor, fie sa produca un zgomot puternic care sa produca poluare sonora semnificativa. In documentatie, este prevazuta foarte pe scurt o solutie tehnica, si anume armarea “floating mass”. Doresc sa-i laud pe ingineri pentru ca au amintit de aceasta tehnica, deoarece studiile realizate de Ma, Jiang, Liu si Liu (2020) au indicat faptul ca Floating Slab Tracks (FST) este solutia care ofera cea mai buna reducere a vibratiilor care exista deocamdata.

Intrebarea 6: Exista cel putin 6 modele predictive pentru calculul vibratiilor in functie de substratul geologic, adancimea tunelului, greutatea garniturilor, tehnologia de amortizare si alte variabile. Care este modelul pe care l-ati folosit pentru calculul impactului vibratiilor asupra cladirilor si asupra zonelor locuite? Va rog sa puneti la dispozitia harta rezultata in urma modelarii statistice a impactului vibratiilor asupra imobilelor din proximitatea traseului metroului.

Intrebarea 7: Pentru atenuarea zgomotelor si a vibratiilor, se ia in considerare armarea “floating mass” pe intreg traseul metroului?

4. Problema exproprierilor
In Romania, Legea nr. 255/2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică cu completarile ulterioara, este o lege nedreapta si nociva. Chiar daca exista la nivel teoretic justa si prealabila despagubire, aceasta rar ajunge la 70% din pretul pietei si cauzeaza o nedreptate inimaginabila pentru proprietarii afectati. E o lege proasta care e foarte confortabila pentru autoritatile locale, care pot sa exproprieze rapid si negandit si ieftin, iar intre timp proprietarul trebuie sa cheltuie mii de euro pe avocati si ani de zile pe procese ca sa-si recupereze o parte din paguba. Pe scurt, legea privind exproprierea pentru cauza de utilitate publica este una nedreapta, iar consecintele politicienilor nostri slabi le suporta cetatenii afectati. Aceste exproprieri produc insa dezgust public, tocmai pentru modul inechitabil in care se executa.

De aceea este de apreciat ca ati incercat sa expropriati cat mai putine imobile. Dreptul la proprietate este un drept fundamental si trebuie protejat cat se poate, chiar si in conditiile unei legi cretine.

Sugestia 3: Prin mutarea amplasamentului statiei mai aproape de Cluj Arena, Sala Polivalenta si de celelalte obiective unde ar avea sens logic sa fie, evitam macar o parte din exproprierile propuse. In locul statiilor Florilor si Sportului, este mai logica amplasarea unei singure statii care sa deserveasca Cluj Arena, Sala Polivalenta, Sala Sporturilor si Parcul Central. Acestea sunt obiectivele pe care vrem sa le conectam la infrastructura de transport public.

Va multumesc pentru aceasta consultare publica si sper sa fi contribuit pozitiv la acest demers important pentru orasul meu.

Cu stima,
Dr. Mihai Varga

This email was scanned by Bitdefender

Nr. 355433 / 11.06.2021

Nr. 5/10.06.2021

CATRE PRIMARIA CLUJ-NAPOCA

DIRECTIA URBANISM

Ref. Plan Urbanistic Zonal, pentru proiectul "TREN METROPOLITAN GILAU-FLORESTI-CLUJ-NAPOCA- BACIU-APAHIDA-JUCU-BONTIDA, ETAPA SISTEMULUI DE TRANSPORT METROPOLITAN RAPID CLUJ: MAGISTRALA I DE METROU SI TREN METROPOLITAN, INCLUSIV LEGATURA DINTRE ACESTEA

Subscrisa SCALA DOI SRL, cu sediul in Cluj-Napoca, str. Branului, nr. 53, jud. Cluj, cod unic de inregistrare 42318000, capital social 100.000 lei, nr. de ordine in Registrul Comertului J12/745/2020, reprezentata prin administrator Pitic Mihai-Dan, tel: formulam prezenta:

CERERE

Prin care va rugam, in calitate de superficiar constand in dreptul de a construi asupra imobilelor situate in intravilanul Mun. Cluj-Napoca, jud. Cluj, zona str. Soporului, inscrise in CF nr. 340967 Cluj-Napoca, nr. cadastral 340967, teren neimprejmuit in suprafata de 11.540 mp, avand categoria de folosinta "arabil", CF 340966 Cluj-Napoca, nr. cadastral 340966, teren neimprejmuit in suprafata de 1744 mp, avand categoria de folosinta "arabil", si CF 340968 Cluj-Napoca, nr. cadastral 340968, teren neimprejmuit in suprafata de 926 mp, avand categoria de folosinta "arabil", ultimele doua urmand a primi destinatia de drum, care urmeaza sa edifice un Ansamblu de locuinte colective si spatii cu alte destinatii, impreuna cu toate accesele, utilitatile si functiunile auxiliare, cu respectarea Planului Urbanistic Zonal de Urbanizare str. Soporului, aprobat prin HCL nr. 248/12.05.2020, sa ne precizati urmatoarele:

1. Ce impact ar putea avea HCL 663/2019, HCL 438/16.12.2015, HCL 335/22.09.2015 si HCL 224/09.07.2015, HCL 155/2020, HCL 59/2018, HCL 756/2019, HCL 842/2019, HCL 643/2018, HCL 716/2019, HCL 596/2018, HCL 439/2018, HCL 406/2019, HCL 167/2018, HCL 811/2018, HCL 1057/2018, HCL 639/2018 (referitoare la PUZ Tren Metropolitan) asupra cu HCL 248/20.05.2020? Solicitam ca in toate documentatiile emise de Primarie cu privire la proiectul ""TREN METROPOLITAN GILAU-FLORESTI-CLUJ-NAPOCA- BACIU-APAHIDA-JUCU-BONTIDA, ETAPA SISTEMULUI DE TRANSPORT METROPOLITAN RAPID CLUJ: MAGISTRALA I DE METROU SI TREN METROPOLITAN, INCLUSIV LEGATURA

Nr. 5/10.06.2021

DINTRE ACESTEA" sa fie mentionata si HCL nr. 248/12.05.2020 pentru a fi luata in considerare in orice documente emise pentru elaborarea proiectului.

2. Daca planul de metrou este corelat cu planul de centura atasat (anexa nr. 1 - in care statia de metrou apare pe terenul pentru care subscrisa detine un drept de superficie);

3. Care este relatia tehnica si de cote de nivel dintre sensul giratoriu Km 29+940 aferent intersectie str. Soporului cu Etapa I – Drum Transregio Feleac TR35 –Centura Metropolitana – din cadrul proiectului general **DRUM TRANSREGIO FELEAC TR35 pe teritoriul Mun. Cluj-Napoca – Com. Floresti: satele Floresti si Luna de Sus – com Gilau: sat Gilau – com. Baciu: sat Baciu, Suceagu, Popesti – com. Apahida: satele Apahida, Sannicoara si Subcoasta – Com. Feleacu: sat. Feleacu- com. Capusu Mare –sat. Capusu Mare, jud. Cluj**, care urmeaza a fi construit pe str. Soporului,statia de metrou care va fi construita acolo si strada Soporului inclusiv accesele auto la proprietati?

4. Care este modalitatea prin care locuitorii de pe partea opusa a statiei de metrou vor putea accesa statia de metrou?

5. Ce se va intampla cu linia de inalta tensiune LEA de 110 din zona?

6. Cum se vor efectua accesele: auto, la pista de biciclete, si la trotuar, in timpul lucrarilor si ulterior construirii statiei de metrou in zona Soporului?

7. Cand se estimeaza startul lucrarilor de construire pentru metrou in zona Soporului, care va fi durata acestora si cand se estimeaza finalizarea acestora?

Va rugam sa ne comunicati raspunsul scris la adresa de la sediul societatii: Cluj-Napoca, str. Branului, nr. 53, jud. Cluj sau pe adresa de e-mail: sabina.moldovan@scaladevelopment.ro.

Anexa: Plan urbanistic zonal Sopor Masterplan Mun. Cluj-Napoca plan in care apare figurata si schitata statia de metrou pe proprietatea noastra.

Cu stima,

S.C. SCALA DOI SRL

Prin administrator

Pitic Mihai-Dan

Metroul

Nr. 355593 / 11.06.2021

bela bossanyi

Trimis: 11 iunie 2021 13:20
Până la: registratura
Categorii: DIANA

Alăturat îmi exprim observațiile în legătură cu Planul de metrou Clujean.

1. Proiectul nu ușurează circulația din oraș, cele mai mari cartiere rămân înafara traseului.

2. Clujul fiind un oraș construit pe dealuri abrupte nu poate fi acoperit de o singură linie - axială de metrou.

3. Nicăieri în lume nu s-a făcut o singură linie de metrou rămânând zonele deluroase ale orașelor. De exemplu: dealul mitropoliei din București, partea Buda din Budapesta, Mont Marte din Paris etc.

4. Orașele mari cu condiții geografice asemănătoare Clujului nu au metrou. Ca de exemplu: Roma, San Francisco,etc

5. Era corect dacă în articolul lui Adrian Avarvarei ar fi precizat câte linii de metrou și cât de lungi s-au realizat în acele orașe ”mici”, și ce diferențe de nivel traversează.

6. Proiectul Clujean este de ”propagandă”, aidoma proiectului trenului suspendat.

7. Nimeni nu se gândește cum se pot accesa acele stații, sau rămâne coborârea urcarea pe trepte?! Pentrucă trecerile subterane Clujene sunt și azitězi fără scări rulante și înaccesibile handicapaților.

8. Propun ca banii ce s-ar folosi pentru această ”fantazmagorie” s-ar folosii pentru realizarea Centurii Clujului și pentru treceri subterane utile și utilizabile, nu ca cele 3-4 din cartierul Mănăștur, dublate de treceri de pietoni, astfel ele devenind WC -uri publice acoperite și fără posibilitate utilizării lor de handicapați și persoanele cu copii în cărucior.

9. Realizarea centurii Clujului și a unori treceri subterane utilizabile precum și desființarea a multor stopuri ar fluidiza mult mai repede și cu cheltuieli mult mai mici circulația Metropolitană.

10. Dealtfel chiar nu v-a trecut prin minte să se realizeze ramificații asemănătoare ca și la extrema estică și vestică a orașului. Ce ușoară e circulația în zona Polusului-VIVO- precum și selectarea drumului spre Iulius Mol- Platforma CUG-spre oraș și spre Someșeni ca de alfel la capătul vest între cartierul Grigorescu-Florești- Mănăștur.

11. Se pare că și în acest caz s-a adeverit zicala: un nebun aruncă o piatră în lac și 100 de deștepți nu sunt în stare să aducă înapoi.

12. Astfel de ramificații ar trebuii create și în Florești.

13. Devizul estimativ este subdimensionat, cum se obișnuiește la noi. Cheltuielile reale vor fi cel puțin de două ori mai mari, bani de care nu vomdispune niciodată.

14. Eșecul este previzibil, deoarece se lucrează fără cap, chiar și lucrările mici se înfăptuiesc anapoda. De exemplu: parcare de la Aleea Padin nr.9-13, bloc D10, unde nu se poate crea o parcare deoarece o parte a terenului a fost retrocedată și încă să află în proces,dar totuși au demarat lucrările și nu se fot finaliza nici cum, iar după ce se va termina procesul se vor relua lucrul pentru a termina cu a cheltuială duplă față de cel prevăzut.

This email was scanned by Bitdefender

Obiectii aduse cu privire la PUD si PUZ Magistrala 1 Metrou, in cadrul Informarii si Consultarii publicului, serviciul Strategii Urbane

Liana Serdean [lianaserdean@gmail.com]
Trimis: 11 iunie 2021 13:21
Până la: registratura
Categorii: M.Anca

Către,

Primăria Municipiului Cluj Napoca,

Subsemnata Serdean Liana am aflat, cu surprindere, despre reglementările Planului Urbanistic Zonal "TREN METROPOLITAN GILĂU – FLOREȘTI – CLUJ-NAPOCA – BACIU – APAHIDA – JUCU – BONȚIDA" - ETAPA I A SISTEMULUI DE TRANSPORT METROPOLITAN RAPID CLUJ MAGISTRALA I DE METROU ȘI TREN METROPOLITAN, INCLUSIV LEGĂTURA DINTRE ACESTEA". Sunt domiciliata pe Calea Moților nr 40, unde familia mea locuiește de 4 generatii, într-un imobil actualmente propus spre demolare în cadrul proiectului aflat în discuție. In aceasta calitate, aduc următoarele observații cu privire la propunerea PUZ – Magistrala 1 metrou

Solicit renuntarea la Stația Sportului, ce afectează fondul construit pe Calea Motilor 40, 54,56, 58, 60, 62,63,64, intrucat nu se justifica.

Stația Sportului este propusă între Stația Florilor (Calea Motilor 120-124) și Stația Piața Unirii. Distanța dintre Stația Florilor si Piața Unirii este de 1,5 km, se parcurge în 2 minute cu mașina și 19 minute de mers pe jos. Pentru obiectivele situate în zona Stației Sportului, se ajunge în 7 minute de mers pe jos de la Stația Florilor și în maxim 12 minute de mers pe jos de la Piața Unirii, prin urmare intercalarea unei stații suplimentare (Stația Sportului) pe traseul Calea Motilor – Piata Unirii nu este necesara.

Fondul locativ propus pentru demolare afectează zeci de familii, instituții de educație și învățământ – cresa si gradinita, cât și imobile monument istoric. Totodată nu se justifica dezradacinarea a numeroase familii pentru facilitarea accesului la evenimente ce au loc cateva zile pe an.

De asemenea, consider că instituirea oricăror servituți asupra proprietății mele, fără a fi consultată în mod direct, îmi afectează dreptul de proprietate. Dacă nu as fi avut acces la mass-media și, de acolo, la informațiile publicate pe site-ul Primăriei nu as fi putut consulta aceste informații care sunt de specialitate, greu de interpretat și mă privesc personal.

Nivelul de detaliere tehnica al documentației puse la dispoziție de Primărie este foarte sumar dar îmi afectează proprietatea în mod categoric. Consider că este necesară demonstrarea necesității amplasării acestei evacuări de urgență specific pe terenul nostru, aflat în proprietate privată și nu în vecinătate, pe terenuri care aparțin Primăriei.

Sunt proiecte ale Primăriei care nu au ajuns sa fie finalizate de ani de zile, cum ar fi proiectul centurii Floresti-Cluj. Totuși, planurile urbanistice zonale afectează multe proprietăți și imi e teama să nu ajung în aceeași situație cu un proiect care in prezent este doar parțial finanțat. În Planul Urbanistic Zonal nu se precizează exact momentul în care proiectul devine cu adevărat fezabil si se poate proceda la operațiuni cadastrale justificate. De asemenea, dorim un termen de valabilitate al acestei documentații, după care, în cazul în care proiectul nu a fost pus în aplicare, planul urbanistic să expire.

Doresc sa primesc raspunsul dumneavoastra prin posta la adresa mea de domiciliu, cat si prin e-mail la adresa lianaserdean@gmail.com

Cu multumiri,

Liana Serdean

This email was scanned by Bitdefender