

#CCL Cluj-Napoca,

Bun gasit, dragi clujeni activi civic!

Urmare dezbaterilor avute pana la data de 13.09.2021, Consiliul Civic Local a identificat solutii mai bune vis a vis de proiectul primariei Cluj-Napoca: " Tren metropolitan si magistrala 1 Metrou"(cu dezbateri publice in 15.10.2021).In fapt dezbateri publice nu isi mai gaseste sensul din moment ce sefa Comisiei Europene si-a anuntat deja prezenta la Bucuresti in saptamana urmatoare pentru semnarea acordului de finantare PNRR.

Avem placerea sa va expunem varianta alternativa la cea propusa de Primarie, gandita si sustinuta de catre specialistii invitati in cadrul CCL.

Directii posibile de dezvoltare (descongestionare) a circulatiei in Cluj Napoca si Zona Metropolitana.(OPINIILE SPECIALISTILOR)

Potrivit afirmatiilor din Studiile de Prefezabilitate si Fezabilitate in alegerea solutiei de transport,cea mai rapida,rentabila,economica si oportuna,in rezolvarea blocajului de mobilitate din Cluj-Napoca si imprejurimi, o reprezinta varianta TRANSPORTULUI COMBINAT CU AUTOBUZE ELECTRICE,TROLEIBUZE SI TRAMVAIE SILENTIOASE,CORELAT CU INVESTITIILE PENTRU EXTINDEREA DRUMURILOR SI A RUTELOR.

Solutia cu METROU USOR PE PNEURI ARE FOARTE MULTE INCONVENIENTE PENTRU PERIOADA 2021-2040 INTRUCAT:

- Numarul populatiei din aria metropolitana Cluj ,combinat cu extinderea activitatilor profesionale ONLINE,nu asigura un grad minim de incarcare cu calatori platitori,ceea ce poate conduce la apelarea la subventii,la costul exagerat al unei calatorii,la imposibilitatea rambursarii imprumuturilor europene sau la declararea falimentului societatii de administrare;
- Studiile geotehnice au localizat multe zone din traseu cu straturi de sare,nisipuri fluide,straturi de apa freatica de medie si mare adancime,zone cu vestigii istorice protejate prin lege,fara a oferi solutii de depasire a lor;
- Durata de executie a lucrarilor este in dezacord major cu estimarile specialistilor dar si cu perioada limitata de finantare prin imprumuturi partial nerambursabile din fonduri europene(PNRR),cu consecinte dezastruoase la restituirea sumelor datorate,in caz de esec;
- Disconfortul generat de santierele de suprafata este considerabil, atat ca durata in ani cat si ca afectare asupra circulatiei auto si pietonale dar mai ales ca impact poluant asupra oameilor si mediului;
- Zona rezidentiala Bucuresti,cu o populatie de peste 3 milioane de locuitori,nu a fost in masura sa isi autofinanteze METROUL in anul 2020,nici dupa ce a primit subventii pentru exploatare de 683 milioane lei si a marit pretul unei calatorii dus-intors de la 4 lei la 6 lei.Pierderea inregistrata de societatea Metrou s-a ridicat la 210 milioane lei.
- Costul investitiilor pe varianta cu autobuze electrice,tramvaie si troleibuze ,plus cele cu infrastructura stadala si feroviara reprezinta cel mult 1/3 din costul de executie a metroul iar durata de finalizare a proiectului se poate limita la 3-5 ani;Finantarea din PNRR poate fi gestionat in siguranta cu aceasta solutie.
- Efectele de reducere a poluarii mediului sunt similare,durata transportului nu se depaseste daca se extind benzile dedicate,siguranta circulatiei se poate tine sub control iar nivelul zgomotului este similar;

In mod cert toti clujenii si-ar dori sa poata folosi o retea completa de linii de transport cu metrourul inasa argumentele de necesitate si de oportunitate ne indica perioada pentru aceasta investitie dupa anii 2060,in masura in care tendintele actuale de crestere demografica si economica se mentin pentru Zona Metropolitana Cluj.

Acestea sunt doar o parte din argumentele pentru care respingem ferm investitia in METROU,asa cum este propusa de catre administratia municipiului si sustinem solutiile care urmeaza:

1 Extinderea formulei cu sensuri unice si benzi dedicate transportului in comun-acceptate tot mai mult de clujeni.

2 Extinderea retelei de tramvai din nod – capat Manastur catre vest prin spatele Vivo si a Unitatii Militare, pe strazile noi existente din Floresti sud (sensuri unice) pana in zona nod autostrada cu DN 1

3 Extinderea retelei tramvai din nod-Baritiu-P-ta Mihai Viteazul spre Pta.Cipariu, str. Titulescu, str. Unirii, cu bifurcatie catre Marasti si viitorul cartier Soporului.

PS Varianta la extinderea transportului cu tramvai ar fi autobuzele electrice (deja experimentate in forta in Cluj), a caror fiabilitate va creste exponential in uratorii cativa ani.

4 Extinderea drumurilor “in lungul Caii Ferate”- nu neaparat ad literam- drumuri ce se poate transforma (nu usor) in a doua axa de circulatie est-vest a Clujului, axa legata la ocolitoarea sud-est la est si la autostrada in vest. Acesta artera ar facilita atat legatura spre Zalau,descongestionand comuna Baci, cat si ar crea o noua legatura catre preconizatul cartier Soporului.

5 Importanta ar fi si construirea a 2-3 benzi de circulatie intre nodul “N” la intrarea in Cluj-Napoca, pana la accesul spre viitorul Spital de urgenta si legatura acestuia cu str. Sud de Vivo si UM. Construirea acestor benzi s-ar putea face suspendate soselei actuale,atat pe zona limitrofa captarii de apa Floresti (cu toate masurile asiguratorii) cat si pe seama unor suprafete adiacente centrelor comerciale cu schimb de facilitare a accesului dinspre oras catre acestea. S-ar putea construi una – doua giratii , una prin regandirea solutiei din zona pasajului denivelat catre Vivo. Acest efort ar pune in valoare nodul “N” ce are acum 4 benzi spre oras, 4 benzi catre Grigorescu si 4 benzi pe str,Bucium.O doua giratie (sau un alt sistem de nod) ar aparea in zona de contact cu liniile de inalta tensiune (teren altfel neconstruibil) din nord vestul zonei analizate cu directie catre intersectia cu autostrada.

Axele de transport astfel dezvoltate pot fi unite prin bretele de legatura facile pe directia sud-nord,facilitand accesul in cartierele orasului si in zonele adiacente aflate in dezvoltare.

PS acestea toate ar trebui sa aiba la baza studii de oportunitate .

Consiliul Civic Local Cluj-Napoca,

la 13.09.2021