**Către:**

**Primarul General al Municipiului București -** dl. Nicușor Dan

**City Manager –** dl. Lucian Judele

**Direcția Transporturi - Comisia Tehnică de Circulație -** Președinte Comisie Ion Victor Tărtăcuță,

**Disciplina în Construcții – PMB** - Dl. Rasica Daniel Mihai

**Consiliului General al Municipiului București**

**Primarului sectorului 1 al Municipiului București –** dl. Cristian Tuță

**Consiliului Local al sectorului 1 al Municipiului București**

**Metrorex SA**

**MEMORIU SOLICITARE ADOPTARE MĂSURI URGENTE**

**DEVIERE NELEGALĂ Str. Carpați – Str. Mircești – Str. Caransebeș**

**În numele comunității de cetățeni de pe Str. Mircești, sector 1, municipiul București, afectați de devierea aprobată** Asocierii Alsim Alarko Sanayi Tesisleri Ve Ticaret A.Ș. – Makoy Insaat Sanayi Turizm Ve Ticaret A.Ș **conform planului de deviere a circulației avizat în baza Avizului nr. 4284/03.07.2024de către Comisia Tehnică de Circulație din cadrul PMB** pentru executarea lucrărilor de construire privind realizarea legăturii rețelei de metrou cu Aeroportul Internațional Henri Coandă – Magistrala 6 (1 Mai – Otopeni) lotul 1.1.: 1 Mai – Tokyo – Ob. 01 Galeria de Legătură 1 Mai în conformitate cu autorizația de construire nr. 80/13.12.2023 eliberată de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii subsemnații:

Stanescu Mihaela Corina – Str. Mircesti nr. 20

Dana Mineo – Str. Mircesti nr. 26

Valentin Stan – Str. Mircesti nr. 52

Adrian Scaunasu – Str. Mircesti nr. 54A

Anca Vijdea – Str. Mircesti nr. 35

Cristina Alexandrescu – Str. Mircesti nr. 49

Cosmin Paduraru – Str. Mircesti nr. 50

Mihai Rainer – Str. Mircesti 28

Rodica Dimitriu – Str Mircesti nr. 24

Ana Macovei – Str. Dornei nr. 54

Mihai Nastasescu – Str. Bucegi nr. 29

Stelica Caraolani – Str. Mircesti nr. 34A

Nicolae Crican – Str. Mircesti nr. 41

Georgeta Negru – Str. Soveja nr. 44

Ramona Balikciyan – Str. Mircesti nr. 37Bis

Claudia Hornet – Str. Dej nr. 48

Rasanu Cristina Magdalena – Str. Mircesti nr. 45

Ana Orodel – Str. Mircesti nr. 18

Alis Zaharia – Str. Arad nr. 36

Flavius Stanciu – Str. Mircesti nr. 29

Lidia Ghelu – Str. Mircesti nr. 43A

Marcela Mateescu – Str. Soveja nr. 46

Sandu Dumitru – Str. Mircesti nr. 61

\_\_\_\_\_\_

**Vă transmitem spre analiză, situația dezastruoasă creată de devierea de trafic pe Str. Mircești, care ne afectează casele, ducând la afectarea structurii de rezistență, precum și viața personală, încălcându-ne dreptul la un mediu sănătos și la o bună administrare din partea autorităților publice locale, respectiv Primăria Municipiul București și Comisia Tehnică de Circulație din cadrul PMB.**

**Vă rugăm să adoptați măsuri urgente care să oprească această deviere nelegală de pe Str. Mircești.**

* **Scurt istoric al situației de fapt a devierii de pe Str. Mircești – documente emise**

**Semnarea contractului pentru metrou - în data de 08/03/2022** a fost semnat contractul nr. 32 pentru Proiectare si executie aferent obiectivului de investire “Legătura rețelei de metrou cu Aeroportul Internațional Henri Coandă - Otopeni (Magistrala 6. 1 Mai-Otopeni). Proiectarea și executarea structurii de rezistență, stații, galerii și tuneluri. Lotul 1. - 1Mai-Tokyo", între Metrorex S.A. in calitate de Beneficiar si Asocierea Alsim Alarko Sanayi Tesisleri Ve Ticaret A.S. MAKYOL Insaat Sanayi Turizm VE Ticaret A.S. în calitate de Antreprenor.

**Autorizația de construire - în data de 13/12/2023**, în urma unei cereri din partea beneficiarului, a fost emisă de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, Autorizația de Construire nr. 80 din 13/12/2023, perntru excutarea lucrărilor de construire pentru “Legătura rețelei de metrou cu Aeroportul Internațional Henri Coandă - Otopeni (Magistrala 6. 1 Mai-Otopeni). Proiectare și execuție structură de rezistență, stații, galerii și tuneluri. Lotul 1. - 1Mai-Tokyo", unde Beneficiarul a fost identificat drept responsabil direct, împreună cu firma executantă (Antreprenor), pentru aplicarea corectă a contractului privind lucrările executate, a tuturor avizelor, acordurilor și a condițiilor prevăzute în acesta.

**Cererea beneficiarului pentru avizul de deviere - în data de 10/01/2024**, Antreprenorul a solicitat Aviz Deviere Provizoriu Trafic pentru Ob.01 Galeria de legătură 1 Mai, aviz adresat către PMB - Direcția Transporturi - Comisia Tehnică de Circulație, pentru începere în regim de urgență pentru lucrările de la Ob.01 Galeria de legătură 1 Mai, așa cum a fost anexată documentația cu privire la devierea de trafic necesară denumită *Anexa 2*.

**Avizul de deviere emis de Comisia Tehnică de Circulație din PMB nr. 4284/03.07.2024 - în data de 03/07/2024**, a fost emis de către PMB - Direcția Transporturi - Comisia Tehnică de Circulație avizul din punct de vedere tehnic al circulației rutiere și pietonale, **Avizul nr. 4284/03.07.2024**, și a fost avizat spre neschimbare planul “Plan de deviere trafic Faza – 1”, care afectează zona străzilor “Strada Carpați – Strada Mircești – Strada Caransebeș cu ieșire în Calea Griviței”.

Ca urmare a punerii în aplicare în data de **24.08.2024** a acestui aviz de deviere catastrofal și a situației infernale de pe teren privind strada Mircești, s-a solicitat de către întreaga comunitate revoltată care locuiește în zonă audiență la Comisia Tehnică de Circulație - Direcția Transporturi – PMB pe data de 29.08.2024 .

**Modificarea avizului de deviere -** în urma audienței **din data de 29.08.2024**, Comisia menționată mai sus emite restricții ulterioare și suplimentare față de cele prevăzute în precedentul aviz emis pe data de 03.07.2024, privind:

* interzicerea circulatiei rutiere (cu exceptia mijloacelor de transport în comun) pe strada Mircești, sector 1 – București, între orele 22.00 – 6.00;
* presemnalizarea rutelor de ocolire pe bd. Bucureștii Noi și Șos. Chitilei;
* desfacerea dispozitivelor din cauciuc pentru limitarea vitezei pe strada Mircești;

și dispune ca aceste măsuri sa fie implementate prin grija Constructorului (Antreprenor).

**Măsurile suplimentare de deviere de trafic pe timp de noapte au fost implementate doar din data de 20.12.2024.**

* **Nelegalitatea devierii de la data de 31.12.2024 – 26.02.2025 în lipsa unui nou aviz al Comisiei Tehnice de Circulație din PMB**

**Ni s-a comunicat verbal și prin comunicări publice, că această deviere de pe Str. Mircești a fost aprobată prin aviz până la data de 31.12.2024.**

Am făcut demersuri la Comisia Tehnică de Circulație din PMB pentru a înțelege perioada de timp pentru care a fost aprobată devierea de pe Str. Mircești, având în vedere informațiile contradictorii care existau în spațiul public.

**Prin adresa nr. 4840/21.01.2025** Comisia Tehnică de Circulație din PMB ne-a transmis că ”***avizul de deviere nu are termen de valabilitate.”***

**În contradicție cu acest răspuns,** Administrația Străzilor a Municipiului București ne-a transmis prin **adresa nr. 1942/12.02.2025** că ”***nu a fost prelungit termenul de execuție pentru Calea Griviței, la data prezentei, acest fapt realizându-se în baza unui nou aviz, al Comisiei Tehnice de Circulație din cadrul Primăriei Municipiului București și proces-verbal de predare amplasament încheiat cu Primăria Sectorului 1, pentru străzile aflate în administrarea acestora”***

**Arătăm că la acest moment, devierea de pe Str. Mircești, există în continuare faptic, ÎN MOD NELEGAL fără a exista un aviz al Comisiei Tehnice de Circulație din PMB.**

În afara autorităților publice locale, cu competențe în emiterea avizului de deviere Primăria Municipiului București și Primăria sectorului 1 prin comisiile abilitate, **având în vedere gravitatea situației cu care ne confruntăm,** am continuat să facem demersuri la toate instituțiile abilitate adresându-ne inclusiv Guvernului României, Ministerului Afacerilor Interne, Inspectoratului General al Poliției Române.

În data de 11.03.2025 am primit din partea Inspectoratului General al Poliției Române adresa nr. 778339/S1/PS/11.03.2025, prin care am fost înștiințați că în urma verificărilor efectuate de polițiștii rutieri la nivelul șantierului unde se efectuează lucrările de construire a magistralei de metrou M6, **aceștia au constatat că avizul pentru instituirea restricțiilor de circulație a expirat la data de 31.12.2025, motiv pentru care în data de 23.01.2025, s-a procedat la sancționarea contravențională cu amendă a constructorului**, conform prevederilor art. 105 pct. 7 din OUG nr. 195/2002 prin circulația pe drumurile publice.

**Totodată se arată că a fost atenționat constructorul asupra necesității obținerii acordurilor/avizelor necesare.**

De asemenea un aspect foarte important pe care dorim să-l subliniem, este că prin această adresă IGPR ne-a informat că la data de 29.01.2025, **pe traseul de deviere a traficului, ca urmare a constatări n asigurării stării de viabilitate a străzilor,** constructorul a fost sancționat contravențional cu amendă conform prevederilor art. 105 pct. 4 din OUG nr. 195/2002, **fiindu-i atrasă atenția să întreprindă măsurile necesare pentru remedierea deficiențelor.**

**În concluzie, vă rugăm să rețineți că de la data de 31.12.2024 până la data de 26.02.2025 conform constatărilor IGPR, avizul de deviere a traficului emis de Comisia Tehnică de Circulație din PMB a fost expirat, pe cale de consecință, devierea de pe Str. Mircești a continuat să existe în această perioadă în mod NELEGALĂ, noi, locuitorii străzii Mircești fiind supuși tuturor consecințelor negative pe care le vom arăta în cele ce urmează.**

**În urma ultimei noastre petiții am fost informați de către beneficiarul Metrorex că avizul de deviere nr. 4284/03.07.2024 a fost completat cu avizul de deviere nr. 14323/26.02.2025 emis tot de către Comisia Tehnică de Circulație din PMB. Acest nou aviz, chiar dacă este emis, astfel cum am fost informați nu retroactivează și nu remediază situația de ilegalitate care a existat. Chiar și în ipoteza în care acest nou aviz există, din moment ce a fost dat în completarea primului aviz, avem motive temeinice să considerăm că nu există documentația tehnică necesară și obligatorie astfel că aspectele de nelegalitate pe care le redăm în următoarele secțiuni se mențin.**

* **Prejudiciile materiale și morale cauzate de emiterea avizului de deviere nr. 4284/03.07.2024 de Comisia Tehnică de Circulație din PMB cetățenilor de pe Str. Mircești și încălcarea dreptului la un mediu sănătos**

Dorim să artăm că demersurile noastre de a opri această deviere nelegală pe Str. Mircești nu este una neîntemeiată, motivată de simplul fapt că nu ne dorim un volum de trafic mare pe strada noastră, ci din contră dat fiind faptul că aceasta produce prejudicii materiale și morale grave și ireversibile atât proprietăților noastre, caselor noastre, cât și nouă, ca oameni care suntem supuși unor factori de stres semnificativi, care ne încalcă drepturile. În această secțiune vom prezenta prejudiciile la care facem referire, atât materiale cât și morale. Aceste aspecte au fost aduse la cunoștința autorităților de-a lungul celor 6 luni însă dorim să le prezentăm în integralitate.

**1. Afectarea structurii de rezistență a imobilelor noastre proprietate personală situate în Strada Mircești:** Situația actuală permite accesul nestingherit și circulația pe ruta ocolitoare Str. Mircești - Carpați - Caransebeș a autovehiculelor cu masă maximă autorizată mai mare de 3,5 t, cu excepția autovehiculelor de transport în comun STB, cu nerespectarea restricțiilor prevăzute în avizul de deviere, **atât pe timpul nopții cât și pe timpul zilei, precum și nerespectarea de către acestea a regimului de viteză de 30 km/h**. Avem înregistrări video care demonstrează această situație pe care vi le punem la dispoziție. Acest fapt induce tensiuni în structura de rezistență și conduce la avarierea imobilelor pe care le deținem în Str. Mircești, acestea fiind supuse zilnic, de nenumărate ori, la trepidații similare unor mici cutremure, ori de câte ori Str. Mircești este tranzitata de autovehiculele STB sau de alte autovehicule cu masă ce depășește 3,5 t. Vibrațiile sunt din ce în ce mai puternice, probabil din cauza deteriorării carosabilului, atât pe timpul zilei, cât și pe timpul nopții, fiind cauzate de orice automobile de tip duba sau SUV, și nu doar de autobuze sau camioane, cum se întâmpla la început. Imobilele noastre sunt, unele dintre ele din perioada interbelică și deși au supraviețuit războiului, cutremurelor, demolărilor comuniste, nu credem că vor supraviețui situației actuale. **Zilnic apar și se adâncesc crăpăturile în pereții caselor noastre, se tasează terenul, apar diferențe de nivel în casele noastre și ne temem că dacă această deviere va continua pe Str. Mircești, structura de rezistență a caselor noastre se va deteriora iremediabil.** Sunt casele noastre și nu este normal să vedem pe zi ce trece cum se deteriorează.

**2. Creșterea nivelului de presiune acustică, daune morale pentru atingere adusă sănătății noastre:** Situația actuală permite accesul nestingherit și circulația autovehiculelor în intervalul **22:00 - 06:00**pe ruta ocolitoare Str. Mircești - Carpați -Caransebeș, cu nerespectarea limitei de viteză de 30 km/h conform marcajului stradal actual, fapt ce cauzează un real disconfort, familiilor noastre, locuitori ai acestor străzi, prin expunerea la niveluri de presiune acustică depășite pe perioada nopții, conform **Art. 16 din Ordinul nr. 119/2014**pentru aprobarea Normelor de igienă și sănătate publică privind mediul de viață al populației, emis de Ministerul Sănătății. **Circulația autobuzelor pe timp de noapte, cu viteză mult peste limita legala de 30km/h, devine din ce în ce mai deranjantă, creând locuitorilor stări de anxietate însoțite de palpitații, deoarece sunt de natura să tulbure somnul și să cauzeze multiple treziri cauzate de zgomot si zguduiri ale podelei, pereților si ale mobilierului din casă**. Un alt aspect de luat in seama este că autobuzele STB de noapte circula foarte des, la intervale de 3-5 minute, în mod total nejustificat, deoarece sunt întotdeauna goale, consumând bani publici fără rost, si accentuând starea noastră de disconfort psihic. Pe timpul restricției de noapte, controlul politiei rutiere pare că s-a “relaxat” deoarece se circula pe deviere, **deși acest lucru a fost interzis prin modificarea avizului,** aprox. câte o mașină pe minut, de cele mai multe ori cu viteză, pe întreaga durată a restricției, adică 22:00-06:00, ora 06:00 nefiind aproape niciodată respectată - începe traficul în jurul orei 05:00. Aceste aspecte pot fi confirmate personal de mai mulți locuitori de pe Str. Mircești care nu pot dormi noaptea. **Presiunea acustică constantă atât pe timp de zi cât și pe timp de noapte ne afectează sănătatea și calitatea vieții, fiind un factor de stres semnificativ, neputându-ne odihni în mod normal. Acest factor de stres va duce la afectarea stării noastre de sănătate, ceea este inacceptabil.**

**3. Creșterea nivelului de noxe și de poluare a aerului:** Ca urmare a blocajelor zilnice cauzate de valori de trafic care depășesc capacitatea proiectată a Străzilor Mircești, Carpați și Caransebeș, în calitate de locuitori ai Str. Mircești, familiile noastre locuitorii străzilor incluse în ruta ocolitoare, suntem expuși în mod continuat unor **niveluri de noxe depășite, care pătrund cu ușurință în locuințele proprii**, limita cu carosabilul aflându-se la aprox. 150 cm de imobile. **Prin urmare, nivelurile ridicate de noxe generate de traficul de pe Stradă Mircești pune în pericol în mod direct și imediat sănătatea noastră , afectând în mod profund negativ calitatea vieții în această zona.**

**4. Siguranța pietonilor și creșterea riscurilor de accidente:** Deoarece tranzitează o zona rezidențială de case, Străzile Mircești, Carpați și Caransebeș sunt frecvent circulate de locuitorii acestora, părinți cu copii în cărucior, copii mici, persoane în vârstă, trotuarele existente ce le deservesc fiind subdimensionate pentru condițiile de trafic actuale. De asemenea, Grădiniță 222 atrage un flux important de copii și părinți care circulă în nesiguranță înspre și dinspre instituții de învățământ, fiind totodată expuși unui nivel ridicat de noxe. Devierea traficului dinspre străzile de categoria I - Sos. Chitilei și Bd. Bucureștii Noi, pe străzile de categoria III - Mircești, Carpați și Caransebeș, **crește riscul accidentelor și pune în pericol siguranța pietonilor care circulă regulamentar pe trotuarele subdimensionate,** la mai puțîn de 1 m distanța de autovehiculele care rulează pe carosabilul acestor străzi, adesea cu nerespectarea limitei legale de viteză de 30 km/ora, conform marcajului stradal existent. **Ne simțim în pericol să circulăm pe trotuarele din jurul caselor noastre și să ne lăsăm copii nesupravegheați în drumul spre casă, în condițiile în care strada este permanent circulată de vehicule care rulează cu mare viteză.**

**5. Îmbunătățirea accesului pentru riverani:** Traficul pe Stradă Mircești este în mod constant blocat, lucru care ne îngrădește accesul către și dinspre locuința proprie sau accesul cu mașina în parcările din curtea proprie, pentru cei care au astfel de parcări. Reinstituirea dublului sens pe Stradă Mircești, precum și revenirea la condițiile de trafic de dinainte de Avizul de deviere a traficului menționat mai sus pentru Străzile Mircești, Carpați și Caransebeș, ar facilita accesul riveranilor la propriile locuințe și la locurile de parcare din curțile proprii, **reducând numărul blocajelor și conflictele generate de lipsa spațiului de manevră pentru accesarea locurilor de parcare din curtea proprie, precum și timpii exagerat de lungi necesari pentru a ajunge la locuința proprie.**

**6. Inexistența locurilor de parcare pentru riverani -** nu ați ținut cont de faptul că în prezent, riveranii care nu poseda locuri de parcare în curțile proprii, **nu au nicio posibilitate sa își parcheze autovehiculul pe niciuna dintre străzile adiacente Străzii Mircești, în zona nefiind amenajat niciun loc de parcare de reședință marcat pentru care sa poată fi înregistrată o solicitare de închiriere**. Mai mult, Politia Locala a procedat la aplicarea de amenzi pentru parcare neregulamentara la mai puțin de 25 m de trecerea de pietoni, în condițiile în care străzile pe care se parchează NU au mai mult de 25 m lungime fata de trecerea de pietoni aflată la intersecția cu Str. Mircești. **În aceste condiții nu putem să ne folosim de mașinile noastre, pentru că nu avem unde parca, situație care nu este normală.**

**7. Surpări ale străzii, afectarea rețelei edilitare de canalizare pagube materiale determinate de deteriorarea străzii -** nu ati analizat starea de fapt a Străzii Mircesti, care în prezent se afla într-un stadiu avansat de degradare, determinat atât de efectele avizului nr. 4284/03.07.2024, cât si de starea anterioara devierii. Strada Mircesti a fost inclusă încă din anul 2023 în lista prioritara de străzi ce urmează a fi reparate/reabilitate/modernizate, în faza votului "In Consiliu", conform site-ului Primăriei Sectorului 1. **Cu toate acestea, ați ignorat situația degradării Str. Mircești și ați deviat un volum de trafic imens pe o stradă care deja necesita reabilitare, înainte de devierea de trafic.** Au apărut **surpări de dimensiuni mari** pe stradă, una dintre ele cauzând deja un incident major - o mașină a rămas blocată cu roata in groapa din dreptul imobilului de la nr. 54, roata fiind grav deformată în cădere. Sunt **afectate rețelele edilitare de canalizare de la Apanova,** o primă avarie producându-se anul trecut când datorită presiunii de greutate pe stradă a cedat o canalizare și a refulat în curțile noastre. O noua avarie la canalizare a apărut tot la nr. 54, intervenția Apanova fiind în prezent în curs de desfășurare.

**Nu înțelegem de ce această stradă și pagubele aferente trebuie reparate din banii publici, banii contribuabililor și nu din sursele private ale beneficiarului devierii, care are această obligație, fiind o risipă a banului public nejustificată.**

* **Cuantificarea pagubelor materiale determinate de actuala deviere de pe str. Mircești – estimat 9.412.500 Euro fără TVA**

Referitor la starea actuală a drumului, de-a lungul străzilor Carpați – Mircești – Caransebeș, această este una precară, deoarece **străzile în cauză au fost dimensionate la nivelul anului 1930,** ulterior fiind asfaltate la nivel de suprafață, însă conform standardelor actuale acestea se încadrează în categoria “*structura elastică*”, **acesta fiind rezistență numai la nivelul de încărcare “*trafic ușor*”.**

Cu toate acestea, urmare a lucrărilor realizate de Metrorex, prin devierea traficului rutier de pe Calea Griviței – Pod Constanța, sensul către centrul București, **volumul de trafic a crescut către nivelul de încărcare (estimat) “*trafic greu”*(MZA – media zilnică anuală) cu atingerea valorilor echivalente*“trafic foarte greu”* în perioadele de vârf.**

**Astfel, se constată depășirea cu mult a valorilor de trafic pentru străzile sus-menționate față de valorile maximale suportate, ceea ce are ca efect direct următoarele**:

- Degradarea rapidă a structurii sistemului rutier, cu efect direct apariția de gropi în carosabil și la nivel de structura;

- **Nivelul mare al vibraților înregistrate local**, atât pentru traficul curent cât și pentru situațiile excepționale (gropi, prăbușiri etc) duc la:

* **Vibrații orizontale** propagate în plan perpendicular axului străzii, propagate pentru distanțe de 20-50m, și **care afectează major structurile construcțiilor** aflate atât în proximitatea drumului cât și cel puțin în a două linie de construcții;
* **Distrugerea “în avalanșă”** a structurii rutiere, această nefiind proiectată pentru încărcările la care este supusă;
* **Tasarea terenului**, ceea ce duce la distrugerea rețelelor subterane de utilități (apă, canalizare și cablaje), prin comprimarea și prăbușirea tubulaturilor existente – **ceea ce sa-a întâmplat deja prin avariile remediate de Apanova**

**NOTĂ**: în prezent, **avarii generate de prăbușiri are tubulaturilor de infrastructură se manifestă aprox. săptămânal pe segmentul de drum menționat**, cu efect direct atât îngreunarea traficului (deoarece reparațiile implică săpătură și refacere la fiecare locație, lucrări care impun restricționarea traficului pe cel puțin o bandă de circulație pentru cel puțin 2-3 zile) cât și efortul tehnic și financiar al operatorului de utilități afectat;

**Afectarea construcțiilor aflate de-a lungul traseului este majoră și continuă în “avalanșă”**, în general **fiind deja afectate toate casele din primul plan, dar și cele din planul secund** (atât cele direct expuse în primul plan la stradă, cât și următoarele), datorită amplitudinii mari ale vibrațiilor, care se manifestă în special la perpendiculară la axul străzii a oricărei denivelări sau gropi apărute în asfalt, proporțional cu greutatea vehiculului care trece și cu viteză acestuia.

Astfel, la fiecare trecere de vehicul și în special a celor mai grele sau a celor care circulă cu viteză mai mare decât limita stabilită (în special noaptea – când deși există restricții de acces și viteză, în lipsa prezenței permanente a organelor de intervenție și control, acest reguli/restricții nu sunt real aplicabile) **apare un efect de tip “undă de șoc”,** respectiv un interval în care se manifestă o vibrație telurică de suprafață, care asupra clădirilor are un efect similar cu un cutremur de mică amplitudine, totdeauna pe aceeași axă de propagare.

**Afectarea clădirilor se manifestă similar unui număr mare de “mini-cutremure”, cu efect cumulativ, fiecare trecere producând o serie de efecte negative asupra structurii clădirilor – deși efectul unitar nu pare semnificativ, cumularea efectelor pe un interval rezonabil și realist de timp (de exemplu analiză la fiecare 6 luni) este dezastruoasă pentru clădiri, o parte dintre acestea deja înregistrând fisuri structurale și deplasări ale pereților sau ale plafoanelor, defecte iremediabile și care pun în pericol stabilitatea acestora, fiind posibilă oricând colapsarea unora dintre clădiri, cu efecte economice dezastruoase, dar mai rău, și posibile pierderi de vieți omenești.**

Din punct de vedere tehnic, faptul că totdeauna undă incidența are aceași direcție de impact și aceeași propagare face că efectele asupra clădirilor să fie predictibile și repetabile, astfel că prin orice expertiză tehnico-judiciară, efectuată cu simulări computerizate (în tehnică numită “*simulare în element finit*”) va putea să stabilească daunele datorate traficului actual, eliminând cu ușurință eventualele elemente anterioare.

De asemenea, pentru acuitatea și precizia analizelor, aducem la cunoștință faptul că **o parte dintre proprietari au demarat deja procesul de documentare și expertizare a clădirilor**, pentru certificarea stării de fapt la momentul prezent (considerat “timpul inițial”), astfel încât toate daunele care se manifestă, cumulativ, să fie documentate necontestabil, și totodată să se constituie baza științifică pentru expertizarea clădirilor acelor proprietari care, din motive personale, în prezent nu își permit realizarea expertizelor inițiale.

Pentru repararea efectelor/prejudiciilor provocate de devierea în cauză, concomitent cu lipsa reabilitării străzii (și care ar fi redus cu până la 90% efectele de degradare a clădirilor, datorită eliminării vibrațiilor telurice) se vor realiza expertize tehnico-judiciare la specialitățile “*Rezistență și stabilitate (Af, A4, B2, D)*” din acestea urmând să rezulte, fără echivoc, gradul real de afectare și daunele produse fiecărei clădiri în parte, urmând că acestea să fie reparate prin efortul investitorului (solidar cu proiectantul, având în vedere faptul că situația nu a fost prevăzută deși era evidență – existând și precedente similare, în cazul lucrărilor la Metrou în zona Drumul Taberei), în conformitate cu legislația în vigoare.

**Din punct de vedere financiar, se estimează următoarele eforturi:**

**a)     Reabilitare rezistență și finisaje, clădiri în prima linie stradală:**

***70.000 euro / clădire x 80 clădiri = 5.600.000 euro***

**b)     Reabilitate rezistență și finisaje, clădiri aflate în planul secund:**

***40.000 euro / clădire x 40 clădiri = 1.600.000 euro***

**c)     Refacere structura de rezistență și finisaje, clădiri aflate în planul terțiar:**

***25.000 euro / clădire x 40 clădiri = 1.000.000 euro***

**d)     Reabilitarea infrastructurii rutiere afectate:**

***1.250.000 euro /km x 970m = 1.212.500 euro***

***TOTAL daune și efort de remediere (estimat): 9.412.500 Euro fără TVA***

**Precizăm că valorile sunt estimate minimal, fără a consideră daune morale, costuri accesorii de relocare pe perioada lucrărilor, costurile cu expertize, onorariile avocaților și cheltuielile de judecată – toate acestea urmând să fie de asemenea acoperite de către cel ce va fi găsit vinovat de prejudiciile create.**

Considerăm că valoarea semnificativă a acestor prejudicii materiale ar trebui să determine **adoptarea de urgență de către autoritățile publice abilitate și de către beneficiar a unor măsuri care să oprească devierea de pe Str. Mircești în vederea reducerii acestor costuri.** Menționăm de asemenea că ne vom adresa instanței pentru recuperarea acestor pagube, în temeiul răspunderii civile delictuale având în vedere nelegalitatea avizului de deviere, astfel cum este demonstrată în prezentul memoriu. Considerăm că nu se va ajunge la acest cuantum ridicat de daune materiale în măsura în care se vor adopta măsuri urgente.

* **Nelegalitatea emiterii avizului de deviere nr. 4284/03.07.2024 de Comisia Tehnică de Circulație din PMB**

În această secțiune vom prezenta o analiză a documentației tehnice, studii de fezabilitate de trafic și expertize tehnice ce ar fi trebuit depuse de către beneficiar pentru a obține emiterii avizului de deviere nr. 4284/03.07.2024 de Comisia Tehnică de Circulație din PMB. **În realitate, astfel cum rezultă din documentația ce ne-a fost pusă la dispoziție de către Comisia Tehnică de Circulație din PMB, în urma cererilor noastre de acces la informații de interes public, acestea lipsesc în integralitate fiind depusă doar o schiță a devierii, anexa 2 – ceea ce dovedește nelegalitatea emiterii avizului de deviere de pe Str. Mircești.**

* **Principii generale**

În teorie, pentru orice lucrare (inclusiv schimbarea de sens, resistematizare – schimbarea semnalizării orizontale și verticale etc.), inclusiv pentru propunerea unui traseu de deviere temporară, sunt necesare următoarele:

* Avizul Comisiei de Circulație e PMB (în prezent doar consultativă, dar la dată măsurii era obligatorie);
* Avizul Poliției Rutiere;
* Proiect de resistematizare (Memoriu și parte desenată, eventual Breviar de calcul dacă este necesară analiză încărcărilor);

În mod normal, la baza documentelor de mai sus (toate) trebuie să fie următoarele materiale documentare:

* Studiu de trafic rutier, elaborat pe baza măsurătorilor de trafic în situația inițială și în care se realizează o analiză detaliată a comportamentului rutier în cele două scenarii posibile („fără” și „cu” proiect). Studiul de trafic va indică date (precise, numerice) privind volumele de trafic rutier și componentă acestuia, pentru fiecare ruta analizată, defalcat perioade de analiză;
* Expertiză tehnică asupra infrastructurii rutiere: din care rezultă nivelul de rezistență al fiecărui segment de drum afectat.

**În lipsa documentelor de mai sus și/sau în lipsa unor rezultate din care să rezulte că investiția nu are efecte secundare negative (influențe negative) sau acestea au fost prevăzute (bugetate), nici un aviz nu poate fi emis și nici o investiție nu poate fi derulată.**

Referitor la documentele suport:

* Documentațiile pentru obținerea avizelor, se realizează personalizat, pentru fiecare avizator în parte (aceștia fiind specificați în Certificatul de Urbanism, document obligatoriu emis de Primărie la solicitarea Proiectantului sau al Beneficiarului).
* Documentațiile (memoriu și parte desenată) ar trebui să descrie în detaliu situația propusă.
* Studiul de trafic nu este un document reglementat legal, însă bună-practică este că se realizează conform normativelor AND-557 și AND-600, acestea fiind emise de către CNAIR-CESTRIN și fiind singurele documente care stabilesc următoarele:

**Studiul de trafic rutier este documentul care stabilește:**

* Modul în care se fac analizele de trafic (prin contorizare, filmări, clasificarea tipurilor de vehicule etc.);
* Perioadele pentru care se fac estimările (tipic 5 – 15 – 30 – 50 de ani);
* Formulele de calcul pentru încadrarea în categoriile de încărcare și gradul de funcționare a unei infrastructuri rutiere (numit „Nivel de serviciu” și care se calculează pentru fiecare intersecție în parte);
* suplimentar, în afară celor două normative, există o metodologie de estimare a emisiilor poluante provenite din transporturi, care se calculează pentru o arie de analiză și pentru fiecare an de analiză (tipic în scenarii „cu”/”fără” un proiect, pentru care se face modelarea) – Model M;

Studiul de trafic se elaborează (și se semnează) în general de către un inginer din specialitățile Transprturi sau CFDP (Cai Ferate, Drumuri și Poduri) sau echivalente.

Tipic, **din Studiul de trafic rezultă gradul de încărcare a unei infrastructuri rutiere procnizat pentru perioada de analiză**. Acest parametru stă la baza oricăror lucrări / modificări rutiere sau la infrastructură (atât autorizarea unor eventuale devieri – cazul în speță – cât și în cazul lucrărilor de realizare / reabilitate a infrastructurii rutiere), de regulă aplicandu-se următoarele criterii:

-          **devieri:** se poate aprobă devierea numai dacă structura drumului este superioară încărcării rezultate în Studiul de trafic, pe întreg parcursul intervenției;

-          **reabilitări:** orice drum se reabilitează cel puțin la nivelul de încărcare rezultat din Studiul de trafic. Coroborat cu normativele de construcție în vigoare, tipic, nu nivelul minim la care se reabilitează un drum este „Mediu”, variantele inferioare ne mai putând fi realizate din motive tehnice;

-          **drumuri noi**: se calculează pentru un nivel de trafic cel puțîn la următoarea clasa superioară față ce rezultatul Studiului de trafic, calculat însă pentru întreagă durata de viață a drumului;

**Expertiză tehnică** este documentul care stabilește tipul de sistem rutier existent (structura drumului), încadrarea în clasa de rezistență, precum și structura terenului. În cazul unui sistem rutier existent, **tipul de sistem rutier**este cunoscut fie din Proiectul tehnic (dacă există) fie se determina prin **Expertiză tehnică**de drum, elaborată de un expert tehnic autorizat MLPAT pentru cerințele A4 B2 D (rezistență și stabilitate). Expertul stabilește tipul structurii și nivelul maxim de încărcare pe care îl poate suportă un drum, pe baza Studiului geotehnic (elaborat de geotehnician autorizat și verificat de verificator MLPAT la cerință Af) și poate aplică corecții în funcție de gradul de uzură al drumului (prin documentare la față locului).

Referitor la **Autorizația de construire**, această a fost emisă pentru întreagă lucrare, și a avut la baza un Studiu de fezabilitate (reglementat conform HG907/2016 Anexă 4) însă nivelul de detaliere al SF-ului nu include și planurile de deviere (practic se poate include numai un buget pentru lucrări conexe, însă documentul este focalizat pe lucrarea principala și pe rezultatele / indicatorii acesteia).

* **Limitările fizice ale infrastructurii rutiere**

Infrastructură străzii (numită “sistem rutier”, și care poate fi diferită de trotuar, alveole etc.) este în general formată din mai multe straturi, astfel încât, cumulul acestora, să asigure rezistență necesară.



*Figura 1. Exemplu de secțiune în sistem rutier*

Există trei tipuri de sisteme rutiere:

* Rigide suple (elastice): tipic realizate prin turnarea asfaltului direct pe pământ sau pe un strat de balast (pietriș) care asigura protecția împotriva infiltraților. În general străzile vechi așa sunt, însă în prezent nu se mai construiesc așa;
* Semirigide: realizate pe o fundație din beton, permite încărcări mai mari – este structura tipică utilizată străzi de oraș și drumuri cu încărcare mică-medie;
* Rigide: realizate pe fundație rigidă și 2 structuri succesive din beton armat, astfel încât să poată asigura încărcarea de trafic greu – se folosesc pentru bulevarde în oraș, drumuri naționale și autostrăzi.

În ceea ce privește **gradul de încărcare a drumului**, acesta se calculează că fiind efortul total suportat pe o perioada lungă de timp (tipic 15 ani în cazul străzilor, 30 de ani în cazul drumurilor extraurbane și al bulevardelor și 50 de ani la poduri și autostrăzi). Există 5 categorii de încadrare:

-          Foarte ușor: se referă la traficul ocazional și numai vehicule ușoare;

-          Ușor: trafic ușor, vehicule sub 3,5t și în general este trafic ocazional, în orașe este tipic pentru alei și străzi laterale;

-          Mediu: trafic moderat și aglomerat, însă fără incărcări de greutăți atipice sau agabaritice. Tipic, străzile din orașe prezintă trafic mediu (pentru că traficul nu este permanent foarte aglomerat, ci numai în anumite intervale – numite „intervale de vârf” – iar calculul se face că media ponderată pe intervale orare);

-          Greu: trafic aglomerat permament și cu incărcări de greutăți mari. De asememea, în cazul creșterii vitezelor, se permite clasificarea către această clasa (deoarece uzură și eforturile mecanice pot fi crescute și de vitezele de deplasare – în cazul drumurilor din afară localităților);

-          Foarte greu: trafic major cu încărcare gabaritică și de greutate foarte mare, tipic pe autostrăzi și drumuri naționale;

-          Excepțional: trafic major care depășește estimările anterioare (fără a fi limitat superior);

*NOTĂ: descrierile sunt orientative, încadrarea se face matematic (în trepte) în funcție un parametru numeric “Gradul de încărcare în echivalenți osii echivalente 115kN” și care rezultă din Studiul de trafic.*

* *.***Situația particulară a devierii de pe Str. Mircești**

În cazul Mircești autorizația a fost dată de Ministerul Transporturilor și se referă pentru întreagă lucrare M6, devierea fiind realizată numai prin blocarea traseului „natural” iar vehiculele au urmat traseul, avizarea făcându-se numai inițial, pentru resistematizarea semnalizării orizontale și verticale. În această situație, nu este necesară re-avizarea în timp, situația fiind similară cu orice stradă care se sistematizează cu sens unic (practic se avizează lucrarea, apoi rămâne așa până la o nouă modificare).

În mod normal însă, corect ar fi fost că inițial să se fi realizat următoarele demersuri:

* Studiu de trafic rutier, din care ar fi rezultat cel puțin următorii parametri:
* Stabilirea gradului de încărcare rutieră (NC), în mod normal calculat pe fiecare stradă de pe traseu;
* viteză medie de deplasare (redusă față de situația inițială) ceea ce duce la creșterea indicilor de poluare;
* indicii de poluare (GES și CO2), care au crescut și în mod normal ar fi trebuit să „descalifice” soluția, reducerea poluării fiind o condiție pentru proiectele POR și PNRR;
* Expertiză tehnică de rezistență și stabilitate la nivelul fiecărei străzi afectate, care, pe baza de Studii geotehnice (foraje punctuale realizate la fiecare 20-50m), ar fi trebuit să stabilească::
* Tipul de sistem rutier (structura);
* Nivelul de rezistență maximă raportat la gradul de încărcare rutieră;

**În concluzie rezultă că** **atât proiectantul beneficiarului, cât și Comisia Tehnică de Circulație din PMB, ar fi trebuit să constate depășirea încărcării rutiere peste nivelul maxim suportat de strada Mirecști și deci imposibilitatea redirecționării volumului mare de trafic.**

**Faptul că nu au existat aceste studii obligatorii pentru viabilitatea devierii de pe Str. Mircești au dus la au dus la multiple pagube și distrugeri semnificative și grave, dintre care amintim:**

**- distrugeri ale asfaltului și surparea unor porțiuni de stradă de pe Str. Mircești care vor necesita lucrări de reparare a carosabilului deteriorat, din banii contribuabililor**

**-au dus la distrugerea infrastructurii edilitare prin spargerea canalizării și refularea apei, locuitorii străzii fiind afectați de această avarie produsă de deviere**

**- au dus la trepidații peste limita admisibilă, care au afectat structura de rezistență a imobilelor cetățenilor de pe Str. Mircești intr-o masura in care acestea se afla în pericol să se dărâme**

La emiterea avizului de deviere a stat **doar** anexa nr. 2, care arată modul în care va fi deviat traficul **fără nicio minimă documentație tehnică în spate, care era obligatorie.**

* **Soluții posibile alternative de deviere pe care le propunem spre analiză**

Dat fiind faptul că nu am primit nicio soluție din partea Comisiei Tehnice de Circulație din PMB, pentru ca traficul să fie deviat pe alte rute și deși această obligație nu ne incumbă, totuși pentru a dovedi pro-activitate, în speranța găsirii unei soluții cât mai urgent posibil vă transmitem câteva soluții posibile de deviere.

Traficul urmărește ruta optimă (similar cu principiile curgerii apei – teoria “traffic flow”), câtă vreme există un obstacol în față traficului principal, acesta va urmă căile cele mai apropiate. Astfel cum am demonstrat însă, această soluție produce pagube materiale și morale semnificative, motiv pentru care insistăm în implementarea altor soluții de deviere pe care le redăm mai jos.

**Soluțiile posibile de deviere ar fi următoarele:**

* **Restricționarea străzilor numai pentru riverani** (această ar fi soluția “ideală” pentru noi, dar este o decizie politică, deoarece afectează toți cetățenii din zonele situație la nord de Podul Constanța.
* **Realizarea unei rute provizorii prin șantier**, modificabila în funcție de necesar, cel puțin până la instalarea macaralei pentru ridicarea TBM-ului (estimată peste 1-2 ani). În acest timp  este posibilă implementarea oricăreia dintre soluțiile de mai jos:
* **Consolidarea străzii** (aducerea acesteia la nivelul de rezistență necesar pentru suportarea traficului) – ar implică blocarea traficului pentru o perioada de cca. 6 luni, timp în care s-ar putea face reabilitarea străzii. Acest demers a fost inclus în planul de lucrări al Primăriei Sectorului 1, dar este discutabil dacă PMB va mai aviza lucrarea știind că astfel s-ar forță devierea traficului prin str. Jiului;
* **Realizarea unei rute alternative, amenajată provizoriu, pe lângă calea ferată** – ar fi viabile următoarele variante:
* Intrare după Podul Constanța (că în prezent, prin stradă Carpați) dar cu viraj imediat pe terenul CFR, urmând un traseu pe lângă calea ferată și descărcare în stradă Dej > stradă Mureș > Calea Griviței;
* Intrare după Podul Constanța (că în prezent, prin stradă Carpați) dar cu viraj imediat pe terenul CFR, urmând un traseu pe lângă calea ferată și descărcare în stradă Lainici, care în prezent este închisă deoarece se află pe teritoriul CFR industrial, deci nu afectează case. Descărcarea finală se va face în Calea Griviței, cu semafor – probabil această ar fi ruta ideală;
* Intrare înainte de Pod Constanța prin stradă Inovatorilor > stradă Marginei, traseu pe partea opusă a caii ferate, cu trecere la nivel în zona Atelierelor Grivița (acolo fiind locul cu minim de sine și trafic) și descărcare în stradă Lainici, care în prezent este închisă deoarece se află pe teritoriul CFR industrial, deci nu afectează case. Descărcarea finală se va face în Calea Griviței, cu semafor;
* Orice combinație între variantele de mai sus.



Figura 2. Rutele de evitare posibile care implica teren CFR

Toate variantele de mai sus implementabile prin trecere pe terenul CFR, astfel că decizia de aprobare este la Ministerul Transporturilor. Efortul de proiectare și realizare nu este mare, însă dificultatea tehnică majoră constă în realizarea sistemului de bariere, dacă se merge pe o astfel de varianta (circuitele de siguranță numite BLA (bloc de linie automat) necesită investiție).

De asemenea, variantele în care ar fi implicate străzi pe care sunt case (străzile Dej, Mureș, Inovatorilor, Marginei) ar crea o situație similară cu cea de pe ruta actuală, însă ar reduce erodarea ireparabilă a caselor de pe str. Mircești având în vedere expunerea limitată a acestora la devierea de trafic.

Această propunere a fost discutată la nivelul PMB, dar este necesar aviz CFR și traseu provizoriu pe terenul CFR – de principiu, CFR se opune la orice îi implică. Soluția este din nou la nivel politic, trebuind să fie convins Ministerul Transporturilor să solicite CFR implementarea soluției.

**Vă rugăm să aveți în vedere aceste rute alternative de deviere și să analizați posibilitatea implementării lor. De asemenea se pot implementa alte rute alternative de deviere pe care le considerați oportune, noi am prezentat doar o parte dintre acestea.**

* **Lipsa documentației tehnice întocmite de către proiectant și beneficiar, ar fi trebuit să ducă la refuzul justificat al autorităților abilitate, Comisia Tehnică de Circulație din PMB, de a emite avizul de deviere. În lipsa tuturor acestor analize și studii tehnice considerăm că avizul de deviere nr. 4284/03.07.2024 emis de Comisia Tehnică de Circulație din PMB este NELEGAL.Încălcarea principiului bunei administrări - neasumarea responsabilității de către autoritățile publice locale, instituțiile abilitate și beneficiarul Metrorex pentru oprirea devierii de pe Str. Mircești**

În speranța de a găsi o rezolvare situației dramatice cu care ne confruntăm, ne-am adresat tuturor autorităților și instituțiilor publice, care am considerat că ne pot ajuta: autorităților publice locale, Primarului General al Municipiului București, Comisiei Tehnice de Circulație din PMB care a emis avizul de deviere, Primăriei Sectorului 1, instituțiilor abilitate: IGPR, SIC și beneficiarului Metrorex și chiar și Guvernului României pentru oprirea devierii de pe Str. Mircești.

Din păcate am asistat la un ping-pong inter-instituțional, în care toate aceste autorități publice și instituții, precum și beneficiarul Metrorex, **în loc să adopte măsuri de remediere și să oprească această deviere de pe Str. Mircești, care ne dărâmă casele și ne afectează viața, nu și-au asumat responsabilitatea, ci ne-au transmis răspunsuri vagi fără a se găsi o soluție.**

În acest sens arătăm că am formulat zeci de adrese către aceste instituții care au fost răspunse după cum urmează, redăm câteva răspunsuri pe care le considerăm relevante:

* Prin adresa 38067/26.11.2024 Administrația Domeniului Public Sector 1 ne-a informat că a luat act de solicitarea noastră de montarea unor limitatoare de viteză pe strada Mircești având în vedere că traficul este intens și de mare viteză **declinându-și competența de a lua orice măsuri în sprijinul comunității și cerându-ne să ne adresăm beneficiarului Metrorex SA, deși primăria sectorului 1 are încă în administrare această stradă.**
* Prin adresa nr. 207611/13.12.2024 Comisia Tehnică de Circulație din PMB ne-a informat că a luat act de solicitarea noastră de oprirea acestei devieri pe strada Mircești, **însă în afara măsurilor deja adoptate prin avizul nr. 135745/29.08.2024, referitor la restricționarea circulației pe deviere între orele 22:00 – 06:00, nu poate adopta alte măsuri.** **De asemenea a arătat că în măsura în care aceste restricții nu sunt respectate trebuie să ne adresăm IGPR.**
* Prin adresa nr. SSRS126/SM/2250442 din 19.12.2024 Brigada Rutieră din cadrul IGPR ne-a comunicat că au fost verificate aspectele semnalate în perioada 04.12.2024 – 14.12.2024, polițiștii rutieri desfășurând activități specifice în baza cărora au dispus măsurile legale corespunzătoare în baza OUG 195/2002 – **fără a ne comunica în concret care au fost acestea.** De asemenea IGPR ne-a comunica că **având în vedere multitudinea de sesizări din partea cetățenilor pe această problematică, nu pot permanentiza prezența polițiștilor rutieri în zona semnalată de cetățeni, însă ne-au asigurat că vor interveni cu promptitudine ori de câte ori vor constata abateri de la normele rutiere.**
* Pe data de 16.01.2025 Directorul General al Metrorex dna. ec. Mariana Miclăuș ne-a transmis un email prin care ne comunică că a luat la cunoștință de solicitarea noastră de modificare a reglementărilor rutiere în zona Pod Constanța, **însă această deviere respectă planul de trafic aprobat în cadrul proiectului, motiv pentru care având în vedere importanța proiectului consideră că nu se impun adoptarea altor măsuri.** Se face referire generic la faptul că restricțiile de trafic și devierea **” se implementează în temei legal, conform planificărilor prevăzute în proiect, planului de trafic aprobat de autoritățile de resort c avizelor de trafic aprobate”** fără a arăta în concret la ce temeiuri legale se referă.
* Prin adresa nr. 2408/28.01.2025 Comisia Tehnică de Circulație din PMB ne-a informat că a luat act de solicitarea noastră de oprirea acestei devieri pe strada Mircești și că solicitările noastre au fost analizate în comisia din data de 16.01.2024 și vor fi implementate **în limita fezabilității –** fără a ne spune în concret la ce se referă acestea.
* Prin adresa nr. 13510/31.01.2025 Comisia Tehnică de Circulație din PMB ne-a informat că a luat act de solicitarea noastră de oprirea acestei devieri pe strada Mircești, o va analiza și va reveni cu măsuri concrete după studierea soluțiilor alternative și după ședința ce va fi convocată de Primarul sectorului 1 la începutul lunii februarie.

Prin adresa nr. 22041/27.02.2025 Comisia Tehnică de Circulație din PMB la solicitarea noastră expresă de a ne comunica măsurile concrete identificate în urma studierii lor soluțiilor alternative și în urma ședințe convocate de primarul sectorului 1, respectiv identificarea unei rute alternative de deviere și readucerea regimului de circulație rutieră al străzii Mircești la starea de dinainte de intrarea în vigoare a planului de deviere a circulației avizat în baza avizului 4284/03.07.2024, ni s-a comunicat că s-au luat următoarele măsuri concrete:

* Asocierea va realiza o expertiză a străzilor sus menționate, în urma căreia se va stabili gradul de afectare al carosabilului și măsurile necesare pentru aducerea la o stare corespunzătoare
* Refacerea semnalizărilor rutiere
* după rezultatul expertizei Primăria sectorului 1 va începe lucrările de reparare a carosabilului deteriorat de pe strada Mircești și aducerea la o stare corespunzătoare circulației rutiere
* Primăria sectorului 1 va constitui un fond de reparații pentru cetățenii care reclamă anumite probleme la imobilele de locuit (fisuri, crăpături) sau chiar consolidări în unele cazuri
* constructorul a realizat un plan de deviere a circulației, care a fost discutat în comisia tehnică de circulație și va fi avizat înaintea începerii lucrărilor de reabilitare a străzilor Carpați, Mircești și Caransebeș

În ceea ce privește, **aprobarea unei noi rute de deviere,** **aceasta a fost respinsă,** susținându-se faptul că orice alt traseu de deviere a traficului ar transfera toată circulația rutieră pe bd. Poligrafiei care este deja blocat din cauza lucrărilor la stația de metrou de pe bd. Expoziției ce ar conduce mai departe la blocarea intrării/ieșirii din București pe șoseaua București – Ploiești.

**Nu putem accepta acest răspuns ca fiind unul suficient și legal pentru a remedia situația dramatică cu care ne confruntăm prin efectul direct al devierii de pe strada Mircești, si care duce la distrugerea caselor noastre prin afectarea structurii de rezistență și prin afectarea în mod iremediabil a sănătății și a vieții noastre, având în vedere poluarea creată de trafic, zgomotul infernal și disconfortul generalizat, astfel aducand atingere dreptului nostru la un mediu sănătos.**

Vă rugăm să observați că din toate aceste adrese rezultă faptul că, fără a lua în considerare problemele grave reale cu care ne confruntăm pe Str. Mircești ca urmare a acestei devieri nelegale, autoritățile publice implicate **nu au dorit să găsească o soluție reală pentru a rezolva problemele comunității.** Considerăm că această lipsă de asumare de răspundere reprezintă **încălcarea dreptului nostru la o bună administrare garantat de Carta Drepturilor fundamentale a Uniunii Europene**

Conform doctrinei și jurisprudenței Curții de justiție a Uniunii Europene, **dreptul la o bună administrare** reglementat de articolul 41 al Cartei Drepturilor Fundamentale, asociază în patru secțiuni distincte obligațiile instituțiilor comunitare și drepturile fundamentale ale persoanelor care intră în contact cu ele: obligația de imparțialitate; tratament echitabil; **respectarea termenului rezonabil; motivarea actelor adoptate; obligația de a răspunde solicitărilor primite în limba în care s-au efectuat; dreptul fiecărei persoane de a fi ascultată înainte de luarea oricărei măsuri individuale**, **precum și dreptul de a primi reparații pentru prejudiciile cauzate de către instituțiile organismele sau agenții Uniunii, aflați în exercitarea funcțiilor lor, potrivit principiilor comune generale de drept din statele membre.**

Doctrina a sistematizat principiile consacrate de Curtea de Justiție și Tribunalul de Primă Instanță în patru grupe principale: **încredere și predictibilitate**, **deschidere și transparență**, **responsabilitate, eficiență și eficacitate.**

Astfel, când enunțăm acest **principiu general al încrederii și predictibilității** trebuie să avem în vedere: – principiul legalității; – competența legală; – principiul proporționalității; – corectitudinea procedurală; – termenul limită; – profesionalismul și integritatea în serviciul public; – imparțialitatea și independența profesională.

**Principul proporționalității** are ca efect direct evitarea abuzului de putere publică, utilizarea în exces a puterii discreționare.

Doctrina identifică trei elemente specifice care sunt asociate proporționalității, elemente ce pot fi regăsite și în deciziile formulate de curte, și care alcătuiesc o formulă standard de apreciere a măsurilor adoptate de diferitele instituții: – **Măsura trebuie să fie adecvată** – o decizie trebuie să fie adecvată, în sensul adoptării acesteia pentru protejarea unui interes legitim; – **Necesitatea mãsurii** – principiul proporționalității implică lipsa unei măsuri mai puțin restrictive care ar putea fi adoptate, subliniind astfel importanța elementului de necesitate al soluției; – **Sensul strict al proporționalității** – acesta privește analiza anumitor elemente asociate măsurii adoptate per ansamblu și răspunde unor întrebări precum: măsura adoptată este adecvată, este necesară și este proporțională cu scopul urmărit? În acest sens principiul este analizat în funcție de măsura adoptată, aceasta fiind disproporționată atunci când restricțiile cauzate de exercitarea puterilor nu sunt proporționale cu obiectivul urmărit.

**Analizând aceste considerente privind dreptul la o bună administrare, garantat de Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene, raportată la avizul de deviere pe Str. Mirceși acordat de Comisia Tehnică de Circulație beneficiarului Metrorex și membrilor asocierii, se încalcă toate drepturile noastre, măsura fiind nelegală.**

Înțelegem necesitatea de realizare a lucrărilor de interes public la metrou, însă astfel cum am arătat, devierea pe Str. Mircești **a fost instituita în mod complet nelegal, fără a exista o analiză tehnică, la care facem referire în secțiunea a IV-a, și fără un studiu de impact asupra cetățenilor, ce ar fi fost în măsură să stabilească dacă infrastructura Străzii Mircești este capabilă să preia acest trafic de deviere fără a afecta total, grav și iremediabil casele noastre și dreptul nostru la un mediu sănătos.**

Planul de deviere pe Str. Mircești nu respectă reglementările legale în vigoare, ce trebuiau să aibă la bază expertize și studii temeinice care să fie în măsură să stabilească dacă această deviere poate fi implementată în teren.

Măsurile anunțate că vor fi luate la data de 27.02.2025, prin care ni se comunică că va fi efectuată o expertiză a străzilor, că acestea vor fi reparate și că va exista un fond de reparații pentru a acoperi pagubele materiale pe care le suferă casele noastre, **sunt disproporționate în sens negativ și nu sunt în măsură să ne asigure un trai normal.** Suntem în situația în care ne temem că din cauza trepidațiilor semnificative generate de traficul intens și de viteza cu care se circula pedevierea de pe Str. Mircești, casele noastre vor avea structura de rezistență afectată în mod iremediabil și ni se vor surpa pereții, singura soluție fiind demolarea lor după finalizarea lucrării. Ori o astfel de soluție este de neacceptat.

Mai mult decât atât, **calitatea vieții noastre este profund afectată de nivelul de zgomot, noxele, poluarea la care suntem supuși zilnic, 24 de ore din 24, din cauza acestei devieri nelegale. Suntem într-o permanentă stare de pericol, atât pe trotuarele înguste, cât și pe carosabilul care se surpă, producând pagube la sistemul de canalizare și alimentare cu apă, ca urmare fiind necesare intervenții ale operatorului Apa Nova pentru că efectiv strada s-a surpat. Ni se anulează complet dreptul la un mediu sănătos, calitatea vieții noastre fiind afectată atât în timpul zilei din cauza trepidațiilor pe care le resimțim tot timpul în case, cât și din cauza oboselii, neputându-ne odihni noaptea sau ziua datorită traficului intens care ne provoacă stres.**

**Nu putem accepta continuarea acestei situații nelegale și abuzive cauzate de devierea de pe Str. Mircești și vă rugăm să adoptați măsuri de urgență, în caz contrar, fiind nevoiți să ne adresăm instanțelor de judecată pentru suspendarea avizului de deviere, anularea lui și obținerea unor despăgubiri corespunzătoare.**

Așteptăm să fim primiți în audiență pentru a putea să ne exprimăm poziția și a găsi împreună o soluție pentru ca această situație să se remedieze, singura soluție pe care o considerăm acceptabilă fiind cea de oprire a devierii pe Str. Mircești și evaluarea și plata despăgubirilor pentru pagubele pe care le-am înregistrat până la acest moment. De asemenea arătăm că în toată această perioadă în care am dorit să se găsească o soluție, **am fost tratați cu dispreț și dezinteres** de catre funcționarii publici din cadrul Primăriei Generale a Municipiului București, în special de catre cei din Comisia Tehnică de Circulație, care ne-au spus că ”*ei nu rezolvă cazuri sociale*.” **O astfel de atitudine încalcă normele de conduită și etică profesională a funcționarilor publici din PMB**, care în loc să încerce să găsească o soluție pentru noi, cetățenii, încearcă să ne convingă să renunțăm. **Însăși emiterea acestui aviz de deviere nelegal pentru Str. Mircești,** fără a exista o documentație tehnică legală relevantă și obligatorie, reprezintă, din perspectiva noastră, o încălcare a atribuțiilor de serviciu. În măsura în care această situație nelegală va continua, vom solicita sancționarea administrativă și atragerea la răspundere patrimonială a funcționarilor publici care refuză în mod nejustificat să își îndeplinească, cu respectarea legii, atribuțiile de serviciu și emit acte administrative, cum este acest aviz de deviere, fără a fi îndeplinite condițiile legale.

**Rămânem deschiși dialogului în vederea găsirii unei soluții, cât mai urgent, și suntem disponibili pentru a fi contactați prin reprezentantul nostru convențional avocat Stoian Teodora, ce poate fi sunată în vederea stabilirii unei întâlniri la numărul de telefon 0729822500 sau pe adresa de email teodora.stoian@spvs.ro.**

Atașăm prezentului memoriu înscrisuri relevante la care facem trimitere în acesta, precum și planșe foto și înregistrări video.

**Comunitatea de cetățeni de pe Str. Mircești, sector 1, municipiul București,**

prin avocat Stoian Teodora