

Expunere de motive

Pentru a putea implementa o serie de proiecte de utilitate publică pe porțiunea dintre pasajul Toporași și pasajul Calor, Consiliul Local al Sectorului 5 are nevoie de transferul terenului cu șina de cale ferată și adiacent acesteia plasat între Gara Progresu și Gara București Vest, din domeniul public al statului aflat în administrarea Ministerului Transporturilor și concesiunea CNCF CFR – SA în domeniul public al statului, respectiv al Consiliului Local Sector 5, și în administrarea Consiliului Local Sector 5.

În conformitate cu Strategia Locală de Dezvoltare Durabilă a Sectorului 5, aceste proiecte de utilități publice propun o nouă arteră carosabilă de categoria I pe direcția Nord-Sud, sub forma Bulevardului Rocar, între pasajul Toporași și pasajul Rahova. De asemenea, se intenționează și dezvoltarea de locuințe de necesitate și crearea unor zone HUB - creativ și alte HUB-uri pentru industrii energetice. În plus, vor fi amenajate o serie de spații verzi, având în vedere că Sectorul 5 al Municipiului București are cea mai mică suprafață de spații verzi, sub norma europeană pe cap de locuitor.

În planul de acțiune elaborat pentru Regenerarea Urbană a cartierului Ferentari s-au constatat următoarele oportunități de dezvoltare:

- conturarea unei noi artere majore care să preia o parte a fluxului Capitalei dinspre centru spre zona de sud (Giurgiu, Măgurele), venind ca alternativă la Șoseaua Giurgiului și la Prelungirea Ferentari;

- racordarea unor zone ale cartierului Ferentari (Iacob Andrei, Zăbrăuți) la o arteră carosabilă principală, ceea ce ar deschide oportunități de dezvoltare economică și socială;

- o mai bună relație pe direcția Nord-Sud, în special cu centrul Bucureștiului, exploatând caracterul radial al Capitalei (în continuarea intervențiilor la nivel zonal, unde propunerile pentru Iacob Andrei și Livezilor se concentrează pe exploatarea caracterului concentric);

- creșterea mobilității cu un grad mai mare de afectare a populației prin propunerea unei artere de gabarit important;

- construirea de locuințe de necesitate pe terenurile adiacente viitorului bulevard;

- implicațiile nu se restrâng astfel doar asupra mediului construit, ci redesenează identitatea teritoriului.

Toate acestea sunt integrate cu dimensiunea socială și ecologică, între zona dintre pasajul Calor și pasajul Rahova fiind prevăzută dezvoltarea de locuințe și spații verzi:

- dezvoltarea tramei stradale este realizată în strânsă legătură cu etapizarea regenerării fondului construit, atât de locuințe colective, cât și cel de locuințe individuale acolo unde este cazul (intervenții de creare de punți de legătură între artere ce prezintă potențial de continuitate acolo unde raportul efect/efort se preconizează a fi supraunitar);
- creionarea unor potențiale spații publice vii, care să devină expresii ale opiniei publice (spații de manifestare a locatarilor, suficient de flexibile astfel încât modul de utilizare să nu mai fie îngrădit de constrângeri fizice care nu sunt necesare (recreionarea identității colective locale);
- implementarea unor programe precum Centre de Cartier, Centre Sociale sau Centre Culturale;
- schimbarea de paradigmă la nivelul sferei sociale a cartierelor prin dezvoltarea de programe cu rol de promotor al procesului de regenerare urbană.

În condițiile în care tronsonul de cale ferată dintre Gara Progresu și Gara București Vest nu mai este funcțional, acest transfer ar degreva CFR Infrastructură de o povară administrativă și ar duce la dezvoltarea zonei adiacente, aducând plus valoare cetățenilor ce locuiesc în Cartierul Ferentari și întregului București.

DEP OANA FLOREA (P.S.D.)