



Urmare comunicatului referitor intenția Primăriei Municipiului București, prin Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București – Ilfov (ADTPBI) de a proceda la reorganizarea rețelei de tramvai, Asociația Metrou Ușor dorește să prezinte următoarele puncte de vedere.

Asociația Metrou Ușor salută inițiativa PMB și dorește să menționeze că reorganizarea rețelei de transport din București în scopul îmbunătățirii serviciilor oferite și al creșterii eficienței utilizării resurselor disponibile prezintă un interes crescut. Astfel un proiect de reorganizare a traseelor RATB a fost prezentat de Asociație încă din anul 2015, unele din propunerile formulate în prezent fiind similare celor înaintate la acel moment.

Ca și cadru general, atât propunerile actuale de reorganizare a traseelor formulate către PMB, cât și cele formulate anterior de Asociația Metrou Ușor urmăresc crearea unei rețele de transport caracterizate de prezența mai multor nuclee - puncte de transfer între diferitele moduri / trasee de transport, interconectate prin intermediul unor trasee stabile, deservite cu o cadență ridicată. Modelul, este în contrast cu structura actuală, de tip point to point, în care există conexiuni directe între destinații diverse, deservite cu frecvențe individuale diferite, chiar aleatoare, cu efecte nefaste asupra volumului și ritmicității ofertei de transport pe diferite tronsoane ale rețelei.

Privitor la crearea unei rețele cu multi-nucleu, Asociația Metrou Ușor reiterează că în prezent există obstacole severe, reprezentate de structura tarifară și disponibilitatea redusă a infrastructurii pentru nodurile de schimb. Astfel, în ceea ce privește structura tarifară se poate identifica orientarea clară către structura point to point ca urmare a următoarelor:

- inexistența unui titlu de călătorie valabil în unități de timp, pentru a permite mai multe validări, corespunzătoare trecerii prin nodurile de interschimb ale rețelei
- menținerea abonamentelor pe o linie, situație de natură a încuraja interesul utilizatorilor pentru trasee directe, chiar și în situația în care aceștia nu depind exclusiv de utilizarea respectivelor linii, întrucât abonamentele sunt valabile și pentru alte trasee pe tronsoanele comune. În această situație frecvența deservirii unei conexiuni directe devine irelevantă, existând trasee ce apar ca fiind foarte ofertante în schema rețelei, în realitate fiind deservite aleator.
- neintegrarea tarifară reală cu serviciile Metrorex, titlurile comune având un cost de utilizare superior celor oferite distinct de STB și Metrorex

În acest context, referitor la modificările propuse de către PMB, prin ADTPBI, Asociația Metrou Ușor menționează următoarele:

1. Eliminarea liniei 8

Măsura se înscrie în contextul de eficientizare a transportului în comun și este considerată oportună, în condițiile îmbunătățirii frecvenței de circulație pentru linia 25 și a modificării liniei 11 conform punctului 2.

2. Modificarea traseului liniei 11

Varianta propusă de către PMB prezintă avantajul utilizării mai bune a liniei separate de trafic de pe Calea 13 Septembrie și Bd. Ghencea, dar și dezavantajul reducerii utilizării liniei modernizate de pe Calea Ferentari și Prelungirea Ferentari, în circumstanțele înființării în paralel a unei linii de autobuz. În acest context menționăm că simplificarea rețelei de tramvai nu ar trebui să genereze în nici un caz noi trasee de autobuz, mai ales în zonele cu rețea de tramvai modernizată. De asemenea, locația propusă pentru stabilirea unui nod de conexiune tramvai/autobuz, nu oferă în prezent facilități specifice.

Propunerea Asociației este de a modifica traseul liniei 11 de la intersecția Str. Progresului / Calea Rahovei prin circulația pe arterele: Calea Rahovei - Calea Ferentari - Prelungirea Ferentari până la capăt de linie Zețarilor.

Varianta propusă pentru noul traseu al liniei 11 este cu circa 5 km cale simplă mai scurtă decât cea actuală, rezultând posibilitatea îmbunătățirii circulației. De asemenea, în varianta propusă, traseul compensează eficient suprimarea liniei 8 pe tronsonul dintre capătul de linie Zețarilor și intersecția Bd. Timișoara / Bd. General Vasile Milea.

În măsura în care scurtarea traseului 11 este justificată de necesități legate de asigurarea unui număr suficient de tramvaie, apreciem ca necesare modificările de trasee prezentate la pct. 4 și pct. 7.

3. Modificarea liniei 16

Scurtarea traseului liniei 16 la intersecția Șos. Colentina / Șos. Ștefan cel Mare și asigurarea parcurgerii vechiului traseu prin două transbordări nu este considerată o soluție acceptabilă.

Luând în considerare că în prezent traseul liniei 16 asigură o legătură radială directă între centrul orașului și zona Pipera, dar străbate în zona centrală un tronson nemodernizat de circa 1,3 km cale simplă pe care există restricții de viteză, **se propun** următoarele măsuri alternative **până la modernizarea căii de rulare** pe tronsonul în cauză:

- modificarea traseului liniei 16 între intersecția Calea Moșilor / Str. Doctor Paleologu, cu circulația pe Calea Moșilor - Șos. Colentina - Str. Turmelor - Str. Reînvierii cu revenire în traseul de bază de la intersecția Str. Reînvierii / Str. Maica Domnului.

- înființarea liniei de autobuz 616 (în mod similar liniei 605), pe traseul Piața Sf. Vineri - Str. Sf. Vineri - Bd. Mircea Vodă, Str. Mântuleasa - Str. Doctor Paleologu - Str. Armand Călinescu - Str. Vasile Lascăr - Str. Viitorului - Str. Lizeanu - Str. Grigore Ionescu - Str. Teiul Doamnei cu întoarcere prin Bd. Lacul Tei - Str. Maica Domnului - Str. Lizeanu - Str. Viitorului - Str. Vasile Lascăr - Str. Armand Călinescu - Calea Moșilor - Str. Sf. Vineri - Piața Sf. Vineri

Dintre avantajele circulației liniei 16 pe Calea Moșilor, în comun cu linia 21 menționăm:

- utilizarea culoarului delimitat pentru linia de tramvai, ce asigură un timp de circulație stabil
- crearea unei legături directe între zona Pipera și stația de metrou Obor, de natură a facilita o variantă alternativă de deservire a acestei zone

Măsură complementară de organizare a traficului auto în vederea fluidizării circulației tramvaielor: se propune interzicerea traficului auto pe tronsonul Căii Moșilor cuprins între Str. Pictor Ștefan Luchian și Bd. Carol I, pentru reducerea timpilor de așteptare pe sensul către Cartierul Colentina la semaforul din intersecția Calea Moșilor / Bd. Carol I.

4 Eliminarea liniei 34

Măsura se înscrie în contextul de eficientizare a transportului în comun și este considerată oportună, în condițiile îmbunătățirii frecvenței de circulație pentru liniile 1 și 10.

Asociația consideră că această modificare trebuie completată și **propune** modificarea traseului liniei 46 de la intersecția Șos. Nicolae Titulescu / Str. Dr. Iacob Felix prin circulația pe Șos. Nicolae Titulescu până la capătul de linie Banu Manta.

Prin aplicarea acestei măsuri se pot obține următoarele avantaje:

- se elimină un tronson de traseu slab utilizat, întortocheat, fără legături majore cu alte linii și predispus la blocaje, cu o lungime de circa 4 km cale simplă, fiind posibilă creșterea frecvenței de succedare în condițiile utilizării aceluiași număr de tramvaie
- se asigură suplimentarea de capacitate pentru liniile 1 și 10 pe segmentul comun: Șos. Nicolae Titulescu - Bd. Iancu de Hunedoara - Șos. Ștefan cel Mare - Șos. Mihai Bravu, până la intersecția cu Șos. Iancului, similar liniei 34.

Complementar acestei măsuri, pentru a asigura o legătură directă de suprafață între zona Bd. Iancu de Hunedoara și Gara de Nord se propune modificarea traseului liniei 182, prin renunțarea la traversarea Pasajului subteran Victoria și rerutarea în ambele sensuri pe traseul Piața Victoriei - Str. Buzești - Str. Gheorghe Polizu - Calea Griviței - Gara de Nord.

5 Eliminarea liniei 35

Măsura se înscrie în contextul de eficientizare a transportului în comun și este considerată oportună, în condițiile îmbunătățirii frecvenței de circulație pentru liniile 1, 10 și 11.

Ca măsură complementară pentru facilitarea transferului călătorilor între traseele de tramvai 1, 10, 11 și 25, la intersecția Bd. Timișoara / Bd. General Vasile Milea **se propune** reamplasarea stației de tramvai pe sensul spre Str. Progresului după intersecția amintită.

În acest fel se obțin următoarele avantaje:

- se creează un singur punct de îmbarcare pentru direcția Str. Progresului
- este facilitat transferul călătorilor pe direcția Bd. Timișoara - Bd. General Vasile Milea, cele două stații fiind amplasate în paralel, față în față.

6 Eliminarea liniei 42

Măsura se înscrie în contextul de eficientizare a transportului în comun și este considerată oportună, în condițiile înființării liniei 3 pe traseul capăt de linie Mezeș - Șos. Chitilei - Calea Griviței - Bd. Ion Mihalache - Str. Clăbucet (dus) / Str. Puțul lui Crăciun (întors) - Bd. Expoziției - capăt de linie Piața Presei

7 Eliminarea liniei 56

Desființarea traseului 56 în condițiile menținerii liniei 40 nu este considerată oportună deoarece traseul 56 asigură o legătură radială directă către centrul orașului

Totuși, având în vedere următoarele considerente:

- starea precară a căii de rulare pe întreg traseul liniei 56
- caracterul de traseu distinct, așa cum a fost arătat anterior
- posibilitatea îmbunătățirii deservirii relației prin introducerea temporară de autobuze, până la efectuarea lucrărilor de modernizare liniei (în mod similar liniei 605).

se propun următoarele măsuri **până la modernizarea căii de rulare a tramvaielor**:

- încetarea circulației tramvaielor pe Calea Călărașilor și Bd. Basarabia pe tronsonul cuprins între intersecția Calea Călărașilor / Str. Traian și Bd. Basarabia / Bd. Chișinău simultan cu înființarea liniei de autobuz 656 cu traseu identic cu cel al liniei 56
- comasarea liniilor 36 și 40, prin modificarea traseului liniei 36 de la intersecția Bd. Basarabia/Bd. 1 Decembrie 1918 și circulația pe arterele Bd. 1 Decembrie 1918 - Bd. Theodor Pallady până la capătul de linie Complex RATB Titan

Prin aplicarea celor de mai sus rezultă și următoarele situații avantajoase suplimentare:

- se asigură condițiile pentru îmbunătățirea utilizării parcului de tramvaie prin eliminarea unei suprapuneri a traseelor 36 și 40 pe aproximativ 2 km cale simplă, într-o zonă ce nu generează trafic intens
- se asigură o alternativă de transport în cazul potențialelor incidente ce pot surveni în circulația tramvaielor pe Bd. Basarabia, segmentul cuprins între intersecția cu Bd. Chișinău și capătul de linie Republica.

În paralel cu modificarea traseelor în vederea optimizării rețelei și a parcului circulant, considerăm necesară optimizarea infrastructurii prin revizuirea și repunerea în funcțiune în condiții optime a sistemelor ce permit schimbarea automată a schimbătoarelor de cale (macazurilor) pentru reducerea timpilor de staționare în intersecții. Probleme cauzate de nefuncționarea macazurilor automate apar în special în zona intersecțiilor Bd. Timișoara – Vasile Milea, Calea 13 Septembrie – Șoseaua Progresului, Șoseaua Progresului – Calea Rahovei, dar și complexul de aparate de cale din toată zona Eroii Revoluției. Considerăm că timpul pierdut în aceste puncte este unul important, deoarece pe lângă timpul în care manipulantul coboară din tramvai pentru a schimba manual macazul, se mai adaugă semafoare pierdute și îngreunarea circulației tramvaielor care urmează pe același sens.

Rezumând cele prezentate, opinia Asociației Metrou Ușor este aceea că reorganizarea traseelor de suprafață se impune nu doar în cazul tramvaielor. Dar strict în ceea ce privește tramvaiele, este necesară măsura complementară a punerii în funcțiune a macazelor automate.

Remodelarea rețelei de tramvai nu ar trebui realizată pentru a extinde rețeaua de autobuz, exceptând situațiile temporare, în care, pe fondul existenței unor tronsoane de cale de rulare deteriorate, tramvaiul nu poate oferi în prezent un nivel suficient de performant pentru serviciile de transport. În ansamblul lor, măsurile propuse de Asociație vizează crearea posibilităților de utilizare eficientă a parcului de tramvaie disponibil, chiar și în situația existenței unor dificultăți operaționale care conduc la valori reduse ale acestuia.

Pentru succesul unei rețele de transport cu noduri de interschimb, pe termen lung sunt necesare modificări ale structurii tarifare și ale infrastructurii specifice nodurilor de transfer.

Asociația Metrou Ușor apreciază că propunerile formulate din partea sa sunt destinate unei mai bune implementări a proiectului și de reorganizare a traseelor de tramvai și speră că acestora li se va acorda atenția potrivită din partea PMB și a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București – Ilfov.

Asociația „Metrou Ușor”
12 martie 2019