



Asociația "METROU UȘOR"

CIF: 33589418, Nr. înreg. Reg. Național ONG: 17914/A/2014
Adresa: Bd. N. Grigorescu, nr. 43, bl. D1, ap. 69, Sec. 3, București
E-mail: contact@metrouusor.com / Web: metrouusor.com
Cont: RO64 RNCB 0078 1430 3505 0001, BCR Ștefan cel Mare

Nr. MU 25 / 16.03.2022

Către: Primăria Municipiului București

Spre știință: Asociației de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București – Ilfov

Punct de vedere cu privire la extinderea rețelei de tramvai din București

Asociația „Metrou Ușor” monitorizează calitatea transportului public și mobilității urbane din România și vine cu propuneri pentru optimizarea serviciilor prestate de către operatorii de transport și administrațiile locale.

În data de 11.03.2022, Primăria Municipiului București a lansat în Sistemul Electronic pentru Achiziții Publice (SEAP) **procedura de consultare a pieței nr. MC1018911**, intitulată „*Determinarea valorii estimate a serviciilor pentru elaborare documentație tehnico-economică faza Studiu de Fezabilitate (conform HG nr. 907/2016) pentru obiectivele de investiții <<Extinderea infrastructurii de tramvai în zona Unirii>> și <<Extindere Inel Median sud-est rețea linie de tramvai>>*”.

Salutăm demararea de către PMB a acestor prime etape formale pentru realizarea celor două proiecte prevăzute în P.M.U.D. Vorbim despre cele mai importante extinderi ale infrastructurii de tramvai de după Revoluție și alinierea Bucureștiului la trendul capitalelor europene care investesc în dezvoltarea transportului urban pe șine.

Analizând documentul atașat în anunț (*notă: anexat acestui document în ANEXA A, pag.3-6*), care specifică cerințele tehnice, constatăm o serie de neajunsuri sau lacune ce ar putea scădea beneficiile pe termen lung ale acestor obiective de investiții. În următoarele rânduri, vă prezentăm observațiile noastre, precum și posibilele soluții pe care le-am identificat:

1. Reprezentarea grafică a ambelor proiecte este incoerentă. Evidențierea traseelor a fost realizată cu un marker pe hărți printate de pe internet. Lipsesc cu desăvârșire detaliile tehnice aferente infrastructurii tramvaielor și care sunt esențiale pentru determinarea corectă a prețului: stații, semaforizare specială, benzi unice, macazuri (dacă se impun), linii de staționare (dacă se impun), etc. Nu este prezentată o legendă a proiectului.
2. Referitor la proiectul „Extinderea infrastructurii de tramvai în zona Unirii”, documentația tehnică prevede desființarea buclelor de întoarcere de la Piața Unirii (Bd. Regina Maria) și Piața Sf. Vineri. Cu toate acestea, analizând atât cerințele redactate, cât și harta atașată, constatăm că nu se solicită ca noua infrastructură de tramvai din Piața Unirii să permită întoarcerea tramvaielor (atât dinspre Bd. Corneliu Coposu, cât și dinspre Bd. Regina Maria). Acest lucru scade flexibilitatea și limitează puternic perspectivele de dezvoltare a rețelei de tramvai, deoarece:
 - 2.1. În cazul evenimentelor de circulație ce presupun devierea traseelor, tramvaiele nu ar avea posibilitatea de a întoarce în Piața Unirii sau Piața Sf. Vineri.

- 2.2. Nu este clară maniera în care va fi desființat capătul Piața Sf. Vineri. Dat fiind faptul că vorbim despre un terminal cu infrastructură de tramvai modernă, construit în anul 2008, eliminarea propriu-zisă a șinelor și a rețelei de contact este, în viziunea noastră, o risipă a bugetului local.
- 2.3. Piața Sf. Vineri deservește ca punct terminus nu doar tramvaie, ci și autobuze. Nu este clară maniera în care va fi reorganizată circulația autobuzelor.
- 2.4. În cadrul descris de cerințele tehnice ale acestui proiect, în care se solicită desființarea a două din cele trei bucle de întoarcere (Regina Maria și Sf. Vineri), iar Piața Unirii nu ar avea și posibilitatea de întoarcere a tramvaielor, toată presiunea necesității întoarcerii tramvaielor s-ar revărsa exclusiv în unicul terminal rămas, cel de la Piața Sf. Gheorghe, în caz de necesitate sau în cazul existenței unor trasee cu punct terminus în zona centrală. Este important de precizat că **cele trei bucle de întoarcere centrale însumează zece* rute de tramvai** (în ordinea indicativelor: 5*, 7, 14, 16, 21, 27, 32, 40, 47, 55). Chiar și în eventualitatea comasării mai multor trasee, necesitatea de întoarcere a tramvaielor nu poate fi satisfăcută exclusiv de către terminalul Piața Sf. Gheorghe.
**Linia 5 de tramvai este suspendată pe o durată nedeterminată.*

Pentru exemplificare, pe data de 6 aprilie 2021, Asociația „Metrou Ușor” a înaintat o variantă de traversare a Pieței Unirii (*notă: anexată acestui document în ANEXA B, pag.7-10*). Propunerea noastră ține cont de trama Parcului Unirii, prioritizează legăturile facile cu cele două stații de metrou din Piața Unirii și prevede linii de tramvai separate de trafic pentru a asigura fluența mijloacelor de transport.

3. Cu privire la proiectul „Extindere Inel Median sud-est rețea linie de tramvai”, salutăm decizia de implementare a acestuia, însă atragem atenția că anumite inițiative ale primăriilor de sector pot împiedica buna desfășurare a investiției de montare a liniilor de tramvai de pe Inelul Median. Cel mai recent exemplu este pasajul rutier suprateran din intersecția Str. Turnu Măgurele cu Bd. Alexandru Obregia și Metalurgiei. Am sesizat această problemă prin adresele înregistrate la PMB cu nr.: 1861095/10.07.2020 și 6887/31.01.2022.

Acestea fiind spuse, Asociația „Metrou Ușor” solicită:

i) Modificarea documentației anunțului de consultare a pieței astfel încât să sporească beneficiile pe termen lung ale ambelor proiecte. În mod special, în cazul proiectului de la Piața Unirii trebuie acordată atenție detalierei infrastructurii tramvaiului, precum și potențialelor conexiuni directe cu metroul, fapt abordat de noi în propunerea trimisă către instituția dumneavoastră.

ii) Reanalizarea proiectelor adiacente desfășurate de primăriile de sector pe Inelul Median, până ce rezultă clar profilul investiției introducerii infrastructurii de tramvai (șine + stații). Acest pas este esențial pentru a preveni nevoia de a modifica proiectele în cauză ulterior finalizării acestora, astfel încât să poată integra în mod corespunzător noua rețea de tramvai.

Vă rugăm să ne trimiteți numărul de înregistrare al prezentului document.

Vă mulțumim pentru atenția acordată!

Cu deosebită stimă,
Asociația “Metrou Ușor”
16 martie 2022



Obiect consultare:

Determinarea valorii estimate a serviciilor pentru elaborare documentație tehnico-economică faza Studiu de Fezabilitate (conform HG nr. 907/2016) pentru obiectivele de investiții **“Extinderea infrastructurii de tramvai în zona Unirii” și “Extindere Inel Median sud-est rețea linie de tramvai”** este necesară în scopul de a permite o analiza informațională detaliată a relațiilor comerciale derulate de structurile din cadrul Primăriei Municipiului București sau subordonate, cu diverse firme. Informațiile prelucrate vor reflecta aspectele prezentate în cele ce urmează.

- Cod CPV: 79314000-8 - Studiu de Fezabilitate

I. Extinderea infrastructurii de tramvai în zona Unirii

Lungime proiect linie dublă tramvai L ~ 0,900 km.

Lucrarea de extindere a liniei de tramvai urmărește realizarea unei continuități între zona bucla de întoarcere Piața Unirii cu zona bucla de întoarcere Piața Sf. Vineri cu eliminarea acestor bucle de întoarcere după realizarea traseului nou, **conform Anexei nr.1.**

Vor fi cuprinse următoarele lucrări principale:

- realizare cale rulare tramvai;
- reconfigurare profil transversal;
- amenajare trotuare/ peroane;
- semaforizare rutiera;
- semaforizare linie tramvai;
- semaforizare piste biciclete (după caz);
- semnalizare verticală și orizontală;
- deviere/ relocare rețele utilități existente;
- rețele utilități nou proiectate;
- rețea monitorizare și supraveghere tramvai
- lucrări peisagistice

II. Extindere Inel Median sud-est rețea linie de tramvai

Lungime proiect linie dublă tramvai L ~ 10,800 km.

Lucrarea de extindere a liniei de tramvai urmărește realizarea unei continuități a liniei de tramvai între bdul Chișinău și str. Alexandru Anghel prin bdul Nicolae Grigorescu - str. Iuliu Hațieganu - Șos. Vitan – Bârzești - str. Sergent Ion Iriceanu - str. Turnu Măgurele - str. Luică, **conform Anexei nr. 2.**

Vor fi cuprinse următoarele lucrări principale:

- realizare cale rulare tramvai;
- reconfigurare profil transversal;
- amenajare trotuare/ peroane;
- semaforizare rutiera;

- semaforizare linie tramvai;
- semaforizare piste biciclete (după caz);
- semnalizare verticală și orizontală;
- deviere/ relocare rețele utilități existente;
- rețele utilități nou proiectate;
- rețea monitorizare și supraveghere tramvai
- lucrări peisagistice

➤ **Aspecte supuse consultării:**

1. Aspect financiar – se va prezenta propunerea financiară astfel:

- **Extinderea infrastructurii de tramvai în zona Unirii (ANEXA 1)**

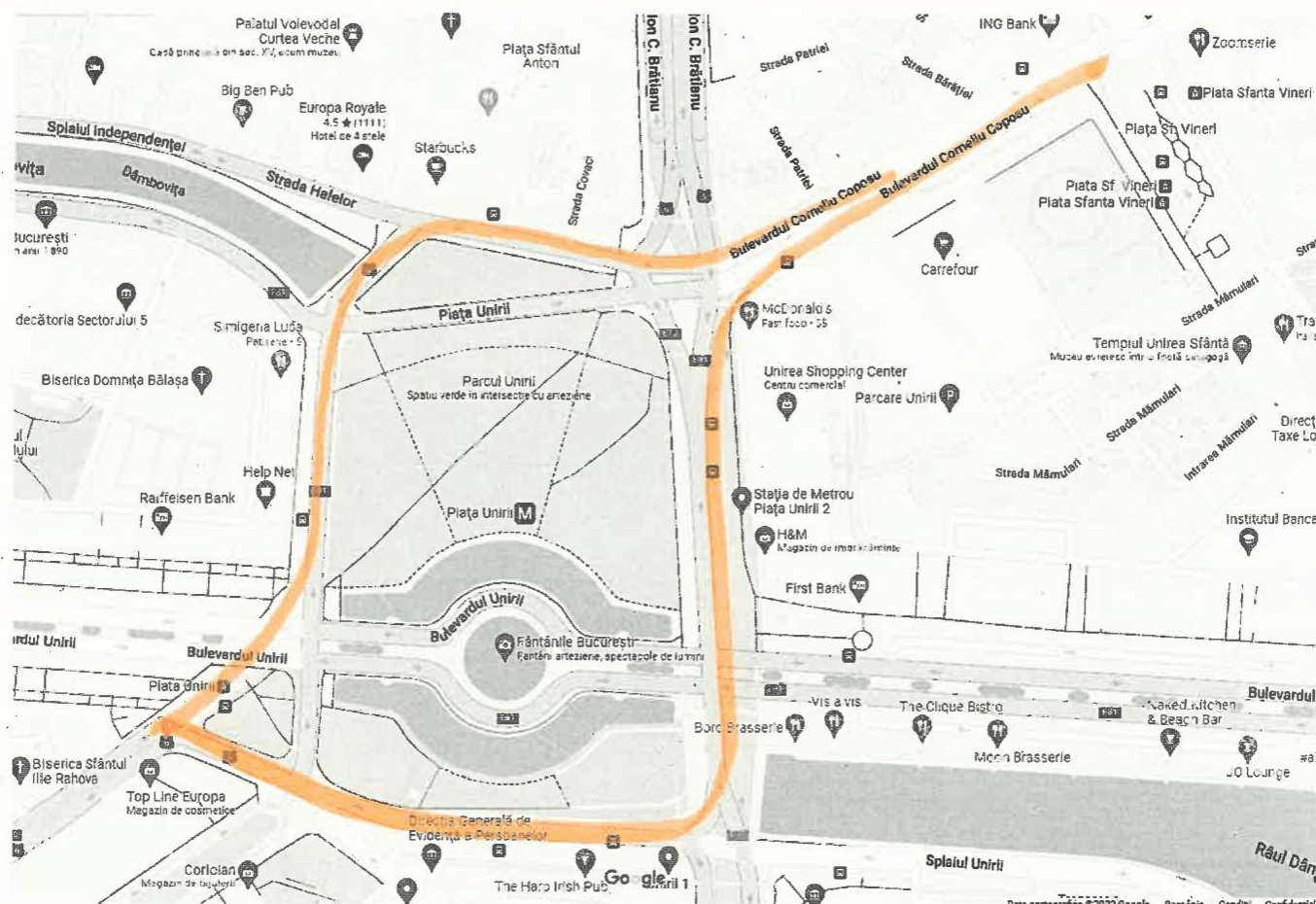
Nr. Crt.	Activitate	Preț (lei fără TVA)
1	Plan Urbanistic Zonal	
2	Elaborare Studiu de Fezabilitate conform HG nr. 907/2016	
PREȚ TOTAL		

- **Extindere Inel Median sud-est rețea linie de tramvai (ANEXA 2)**

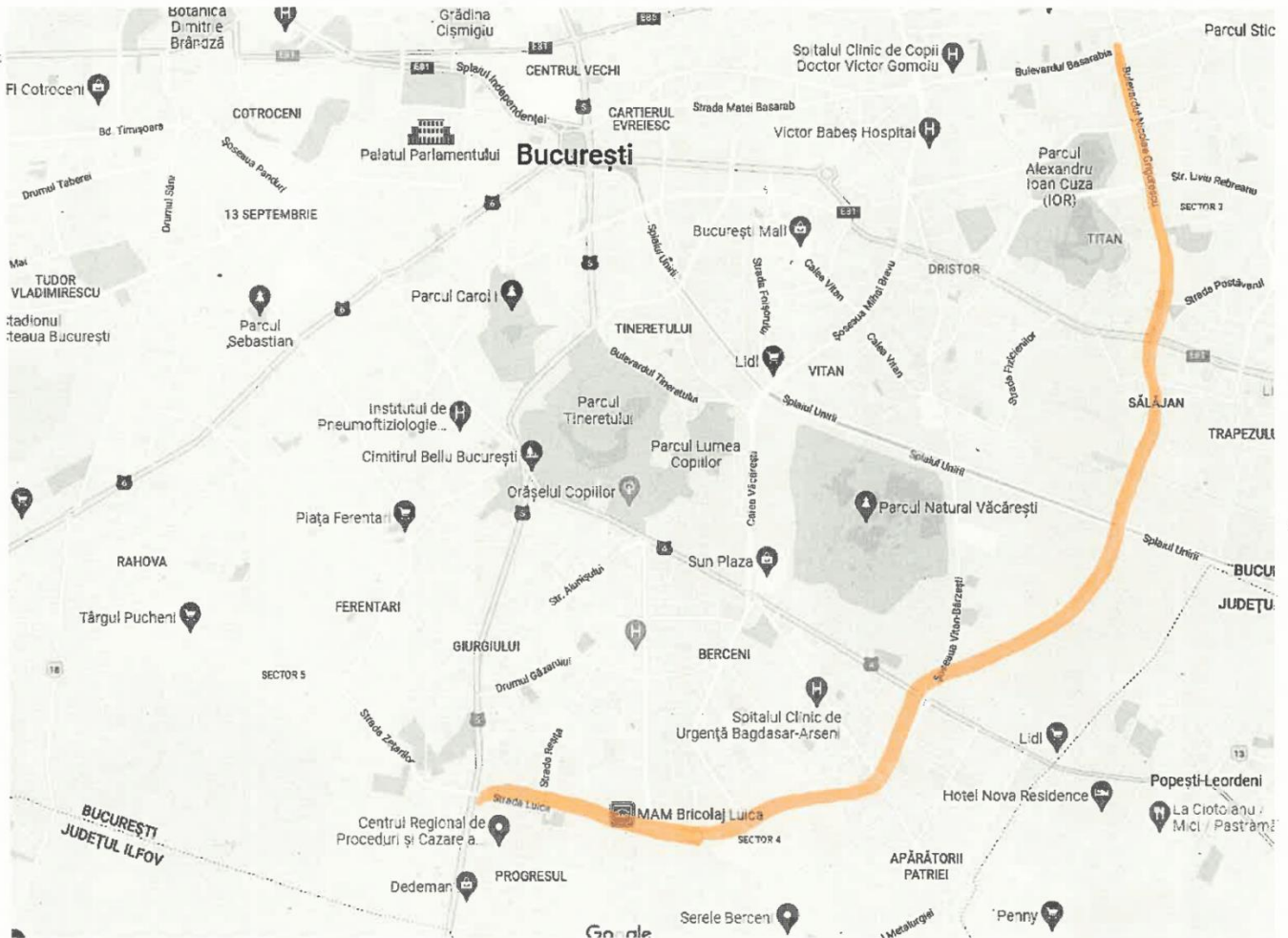
Nr. Crt.	Activitate	Preț (lei fără TVA)
1	Elaborare Studiu de Fezabilitate conform HG nr. 907/2016	

2. Aspect tehnic – orice recomandări, soluții tehnice privind realizarea serviciilor descrise mai sus.

Extinderea infrastructurii de tramvai în zona Unirii



Traseu extindere Inel Median S-E retea linie de tramvai



SFÂRȘIT ANEXA A



Asociația "METROU UȘOR"

CIF: 33589418, Nr. înreg. Reg. Național ONG: 17914/A/2014
Adresa: Str. Virgil Pleșoianu, nr. 30, sector 1, București, România
E-mail: contact@metrouusor.com / Web: metrouusor.com
Cont: RO64 RNCB 0078 1430 3505 0001, BCR Ștefan cel Mare

Propunere de traversare a Pieței Unirii cu tramvaiul

Unirea liniilor de tramvai 21 și 32

Având în vedere că la nivelul Ministerului Transporturilor și al Asociației pentru Dezvoltare Intercomunitară București – Ilfov, prin Grupul de lucru București – Ilfov, se discută despre traversarea Pieței Unirii cu tramvaiul, Asociația „Metrou Ușor” vine în întâmpinarea tuturor părților implicate cu o propunere detaliată de implementare a proiectului respectiv.

Menționăm că o intenție de implementare a fost deja prezentată în cadrul GLBI (și [este deja prezentă în spațiul public](#)), însă noi propunem o soluție diferită care prezintă mai multe avantaje.

Astfel, propunem **traversarea Pieței Unirii cu tramvaiul prin laturile de vest și nord, pe marginea parcului și prin scuarul din fața Hanului lui Manuc, ca linie tip green-track și cu buclă de întoarcere pentru tramvaiele venind dinspre nord-est**. Această abordare, schițată detaliat în paginile următoare, prezintă următoarele facilități:

- **conflicte de trafic minime**. Spre deosebire de [propunerea inițială](#), această abordare intersectează fluxurile existente ale traficului rutier prin intersecții deja existente și necesită doar ajustarea timpilor de semaforizare „la fântâni” în sud-vest și la Corneliu Coposu în nord-est. Propunerea inițială introduce multiple intersecții tramvai – carosabil și necesită semaforizare dedicată.
- **acces facil la metrou**. În prezent există un flux considerabil de călători care coboară din tramvai în sudul pieței (linii 7, 23, 32) și care doresc să continue călătoria cu M2. Drept urmare, aceștia intră la metrou la „Banca Religiilor” (acces M1 / M3) și aglomerează inutil corespondența M1/M3 – M2 (care și-a atins deja capacitatea maximă și care provoacă aglomerație masivă la orele de vârf, neputând prelua tot fluxul de călători din ambele stații). Propunerea noastră vine în întâmpinarea acestei probleme prin stații dedicate cu acces dedicat la metrou, atât la M1/M3, cât și la M2. Notăm că propunerea inițială utilizează accesurile existente, care sunt deja aglomerate. În plus, propunerea noastră asigură un transfer facil și rapid și la stațiile de autobuz din sud-vestul pieței, respectiv din nord.

- **prioritizarea transportului în comun și culoare unice.** Atingem aceste deziderate în trei pași, cum urmează:
 - **eliminarea conflictului de trafic dintre tramvaie și traficul către Bd. Regina Maria / Rahova** prin permiterea tranzitului direct de la semaforul de „la fântâni” din sud-vest către Bd. Regina Maria (spațiul există și acum și este folosit ca stație de taxiuri, urmând a fi lărgit prin eliminarea buclei pentru tramvaie și a stației / peronului.
 - **prioritizarea traficului dinspre Rahova / Bd. Regina Maria** pentru a preveni blocajele extensive care pot afecta și transportul în comun de pe această arteră îngustă. Astfel, accesul dinspre Piața Unirii către Str. Bibescu Vodă este interzis, iar traficul dinspre Bd. Regina Maria devine prioritar la intersecția cu Aleea Dealul Mitropoliei. Benzile se pot distribui pentru a elimina orice conflicte cu o insulă.
 - **instaurarea culoarului unic tram-bus pe Bd. Corneliu Coposu.** Pentru a prioritiza transportul public și a preveni blocarea acestuia în trafic, propunem acest culoar unic, cu stații comune tram-bus la Str. Sf. Vineri. Adițional, pentru a prioritiza autobuzele dinspre Splaiul Independenței (linia 385) și pentru a preveni conflictele de trafic, **se instaurează bandă unică BUS pe breteaua Splai – C. Coposu**, cu stație înaintea trecerii de pietoni și cu fază de semaforizare dedicată autobuzelor pentru a permite încadrarea acestora pe culoarul unic de pe Bd. C. Coposu.
- **infrastructura necesară pentru trasee scurte / ranforsări (Rahova – Unirii, Colentina – Unirii, Titan – Unirii).** Propunem construcția unei bucle de întoarcere în extremitatea sud-vestică a parcului, pentru a întoarce tramvaiele de pe traseele scurte dinspre nord-estul orașului (Titan, Colentina), precum și racordarea noii linii de tramvai de pe Bd. C. Coposu la terminalul existent Sf. Vineri, pentru a întoarce tramvaiele de pe traseele scurte dinspre sudul orașului (Rahova). **Este imperios necesară infrastructura pentru a întoarce traseele scurte astfel încât acestea să se intersecteze în piață**, pentru a maximiza transferul călătorilor și legăturile.
- **trasee radiale și ranforsări pentru degrevarea traficului pe axele majore de transport ale orașului.** Propunem următoarele trasee
 - Colentina – Rahova (liniile 21 + 32 de azi)
 - Colentina – Piața Unirii (linia 21 de azi, cu întoarcere în noua buclă propusă)
 - Rahova – Sf. Vineri (linia 32 de azi prelungită la Sf. Vineri)
 - Băneasa – CFR Progresu (liniile 5 + 7 de azi)
 - opțional, fie un traseu Republica / Faur / Titan – Rahova (linie nouă), fie un traseu Faur – Zețari (o versiune a liniei 23 de azi, via Traian – C. Coposu - Piața Unirii – 11 Iunie)

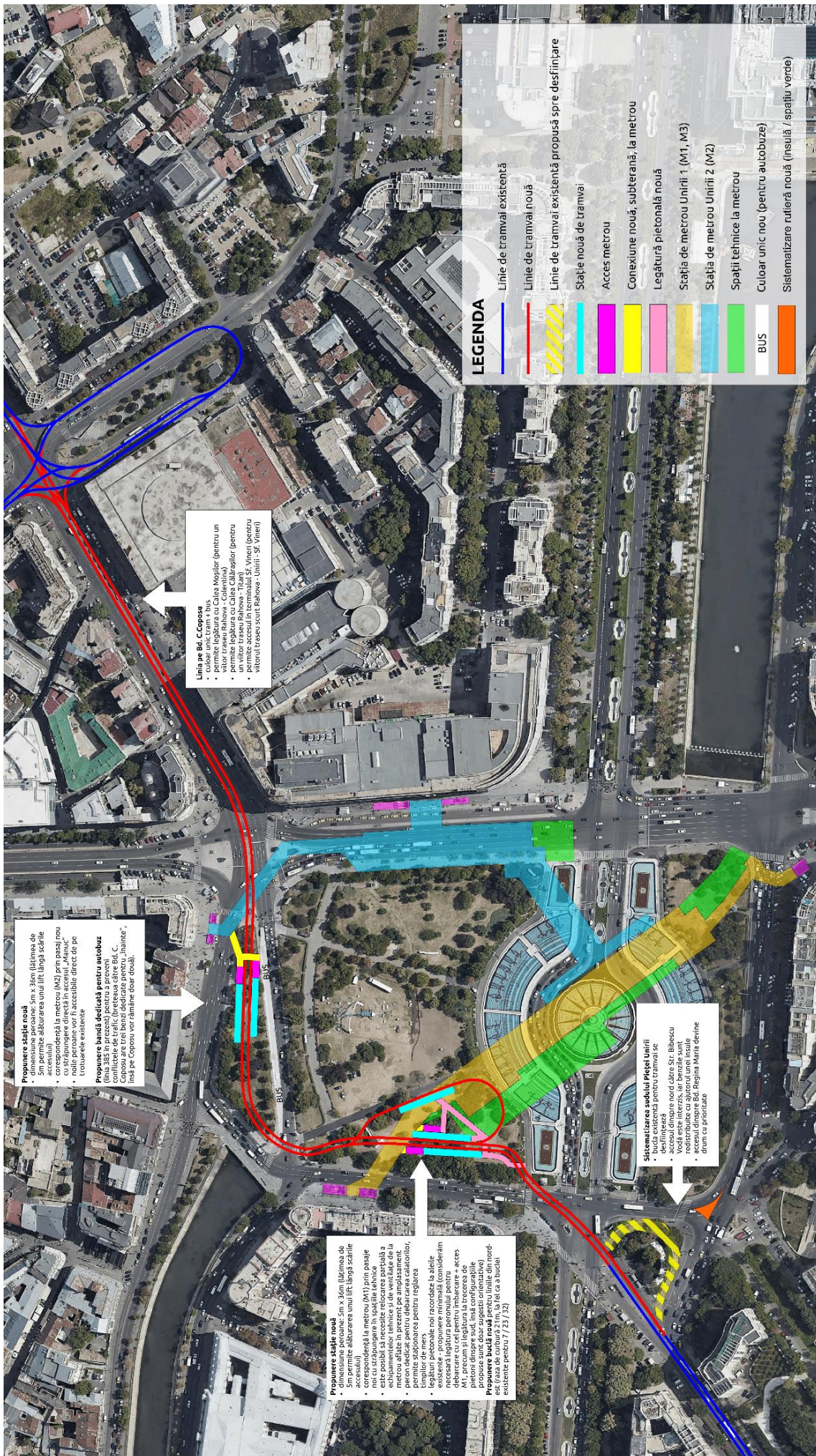
Pe termen mediu, dacă se dovedește că transportul public pe noua axă este perturbat de traficul rutier, se poate reconfigura linia de tramvai pe Bd. Regina Maria astfel încât să fie reconstruită pe lateral, separată de trafic. Traficul rutier de tranzit s-ar permite între Piața Regina Maria și Piața Unirii în regim de sens unic către Piața Unirii, iar pe sens opus (către cartier), prin Bd. Unirii – Bd. Libertății. Trebuie menționat că linia de pe Bd. Regina Maria a fost ultima dată modernizată în 2002 – 2003 și în prezent nu se mai prezintă în parametri optimi, deci o reconstrucție este justificabilă economic și tehnic.

Pe termen lung, trebuie reluate studiile, proiectarea și execuția pentru noul Bd. Uranus. Prin crearea acelei alternative dinspre Rahova către centru / nord, Bd. Regina Maria se poate degreva de traficul de tranzit și, pentru a susține un flux constant și previzibil pe noua axă de transport public creată prin legătura din Piața Unirii, poate deveni arteră dedicată exclusiv transportului public și accesului riveranilor.

În continuare, anexată la document, este o interpretare grafică a viziunii noastre privind noua legătură cu tramvaiul din Piața Unirii.

Asociația „Metrou Ușor”

6 aprilie 2021



LEGENDA

- Linie de tramvai existentă
- Linie de tramvai nouă
- Linie de tramvai existentă propusă spre desființare
- Stație nouă de tramvai
- Acces metrou
- Conexiune nouă, subterană, la metrou
- Legătură pietonală nouă
- Stația de metrou Unirii 1 (M1, M3)
- Stația de metrou Unirii 2 (M2)
- Spații tehnice la metrou
- Culoar unic nou (pentru autobuze)
- Sistemizare rutieră nouă (insulă / spațiu verde)

Linia pe Bd. C. Coposu

- permite legătura cu Calea Măgilor (pentru un viitor traseu Rahova - Colentina)
- permite accesul în stația de tramvai (pentru viitorul traseu Rahova - Colentina)
- permite accesul în terminalul Sf. Vineri (pentru viitorul traseu scort Rahova - Unirii - Sf. Vineri)

Propunere stație nouă

- dimensiune persoane: 5m x 3,6m (lățimea de 5m permite alăturarea unui lift lângă scările existente)
- corespunde la metrou (M2) prin pasaj nou cu străpungeri directe în accesul „Manic”
- noul pasaj va fi accesibil direct de pe trotuarul existent

Propunere bandă dedicată pentru autobuz

- Coposu are trei benzi dedicate pentru „înainte”, însă pe Coposu vor rămâne doar două.

Propunere stație nouă

- dimensiune persoane: 5m x 3,6m (lățimea de 5m permite alăturarea unui lift lângă scările existente)
- corespunde la metrou (M1) prin pasaj nou cu străpungeri în spațiile tehnice
- este posibil să necesite relocarea parțială a metrou aflat în prezent pe amplasament
- peron dedicat pentru debarcarea călătorilor, pentru a evita accesul în stație
- legătură pietonală noi racordate la aleile existente - propunere minimă (considerăm debarcarea cu și pentru îmbarcare - acces M1, precum și legătura la trecerea de pietoni din sud, însă conștientizăm că este necesar să se realizeze și în nord-est (faza de cultura 21m, la fel ca a buclii existente pentru 7 / 25 / 35)

Sistemizarea sudului Pieței Unirii

- buclă existentă pentru tramvai se va elimina
- accesul dinspre nord către Str. Bibescu va fi în terasă, iar benzile sunt pentru autobuze
- accesul dinspre Rd. Regina Maria devine drum cu prioritate