



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 32 / 10.08.2022

Către: ADITPBI

Spre știință: Primăria Municipiului București, STB S.A.

Precizări privind modernizarea liniilor de tramvai 5, 40, 55

Având în vedere Răspunsurile ADITPBI nr.32545/20.07.2022 și nr.32502/21.07.2022 privind Eficientizarea modernizării liniilor 5, 40 și 55 de tramvai, vă mulțumim pentru analiza detaliată a propunerilor noastre. Ne bucură faptul că majoritatea dintre acestea au fost aprobate de ADITPBI și înțelegem de ce unele nu au fost aprobate. În ceea ce privește însă unele propuneri respinse, dorim să aducem niște precizări:

1. În ceea ce privește răspunsul ADITPBI:

Modernizare acces linia de tramvai 40 – Depoul Giurgiului

Traseul de acces/retragere al tramvaielor din linia 40, din/spre Depoul Giurgiului nu face parte din lucrările de modernizare și reabilitare a infrastructurii de tramvai din cadrul obiectivului de investiții „Reabilitare sistem rutier pe Bd. Theodor Pallady, 1 Decembrie 1918, Bd. Basarabia, Calea Călărași, Bd. Corneliu Coposu, inclusiv bucla Complex Titan”. De asemenea, accesul/retragerea tramvaielor din linia 40 se poate efectua și pe alt traseu față de cel prezentat în adresa dumneavoastră.

precizăm faptul că în elaborarea propunerilor noastre, am avut în vedere documentația oficială disponibilă, respectiv **Raportul de Specialitate nr.DPi 39404/11.04.2022 al Direcției de Planificare a Investițiilor din P.M.B.** ce stă la baza aprobării indicatorilor tehnico-economici, faza DALI, pentru modernizarea liniei 40 de tramvai. În respectivul document (vedeți **anexa 1**), sunt clar precizate traseele de acces și retragere. Pentru acces, traseul oficial stipulat este: **Bd. Camil Ressu, Cal. Dudești, Bd. Octavian Goga, Str. Nerva Traian, Bd. Gh. Șincai și Cal. Șerban Vodă**, în timp ce, pentru retragere, traseul tratat este **Bd. Ferdinand, Șos. Pantelimon și Str. Ziduri Moși**.

2. În ceea ce privește răspunsul ADITPBI:

Propunere pct. 3.3.1.: înființarea unei stații noi pe Bd. Gheorghe Șincai între Str. Verzișori și Str. Maria Tănase.

Punct de vedere TPBI: Amenajarea de refugii pentru îmbarcarea/debarcarea călătorilor în zonă va conduce la îngreunarea traficului rutier general și va produce dificultăți la efectuarea virajului stânga de pe str. Verzișori/str. Maria Tănase pe Bd. Gheorghe Șincai. Reducerea distanței dintre stații va conduce la o viteză comercială mai mică.

precizăm că în elaborarea propunerii am ținut cont de lungimile actuale ale interstațiilor de pe aceeași arteră. Mai precis, pe o distanță de aprox.905m între stațiile de tramvai Universitatea Creștină Dimitrie Cantemir și Bd. Octavian Goga există două stații intermediare, respectiv Papazoglu și Școala Generală 81. În acest context, nu înțelegem de ce distanța de aprox.700m între Universitatea Creștină Dimitrie Cantemir și C.N. Gheorghe Șincai nu justifică o stație intermediară, cu atât mai mult cu cât este vorba despre o zonă densă de blocuri.

Pentru comparație, interstațiile noi de metrou pot ajunge și la numai 300m (distanța dintre stațiile M5 Constantin Brâncuși și Râul Doamnei).

Lungimile interstațiilor de tramvai existente pe zona studiată sunt:

- interstația dintre Bd. Octavian Goga și Papazoglu este de aprox.**295m.**
- interstația dintre Papazoglu și Școala Generală 81 este de aprox.**240m.**
- interstația dintre Școala Generală 81 și Universitatea Creștină Dimitrie Cantemir este de aprox.**365m.**
- interstația dintre Universitatea Creștină Dimitrie Cantemir și C.N. Gheorghe Șincai este de aprox.**700m.**



În ceea ce privește viteza medie comercială a tramvaielor care ar scădea, conform spuselor Dvs., prin introducerea unei noi stații, precizăm faptul că la orele de vârf, conform programului de circulație al STB S.A., linia 19 de tramvai are cel mai bun interval de succedare la 11 minute, iar intervalele de succedare în afara orelor de vârf variază între 13 și 25 de minute. Având în vedere frecvența redusă a liniei 19, singura de pe Bd. Gh. Șincai, considerăm că beneficiul introducerii unei stații noi care să deservească riveranii de pe o rază de aprox.350m depășește global scăderea insignifiantă a vitezei medii raportată la nivelul întregii linii 19 de tramvai.

În ceea ce privește posibila îngreunare a circulației, precizăm că există deja o trecere de pietoni pe Bd. Gh. Șincai, în proximitatea Str. Verzișori, ce poate fi utilizată pentru accesul către cele două noi peroane. Practic, circulația nu ar fi îngreunată prin introducerea unor noi treceri de pietoni, cea existentă fiind suficientă (eventual relocată în funcție de amplasamentul noii stații de tramvai).

3. În ceea ce privește răspunsul ADITPBI:

Propunere pct. 2.3.5.: înființarea unei stații noi pe Bd. Basarabia, în zona Spitalului Victor Gomoiu, și mutarea stației „Piața Hurmuzachi” pe Calea Călărașilor, sens Piața Sf. Vineri.

Punct de vedere TPBI: Nu suntem de acord cu soluția propusă. Distanța față de stația „Piața Hurmuzachi” este de aproximativ 200 metri. Mutarea stației pe Calea Călărașilor nu este posibilă, aceasta îngreunând traficul rutier general prin îngustarea părții carosabile.

precizăm că din analiza noastră, distanța de la cea mai apropiată stație a tramvaiului 40 până la Spitalul Clinic de Copii Victor Gomoiu este între aprox.200m și 320m în funcție de sensul de circulație, la care, desigur, se mai adaugă câțiva zeci de metri până la poarta principală de intrare. Stația „Patinoar” se află la 500m de spital și nu reprezintă o opțiune. Considerăm că aceste distanțe considerabile reprezintă un factor semnificativ în alegerea modalității de transport și un impediment real în fața celor care aleg sau ar dori să aleagă linia 40 pentru a ajunge la obiectivul de interes „Spitalul Clinic de Copii Victor Gomoiu”.



În ceea ce privește imposibilitatea realizării unui peron nou pe Calea Călărași la Piața Hurmuzachi din cauza restrângerii carosabilului, conform răspunsului Dvs., precizăm următoarele: în zona în care propunem noul peron sunt amenajate locuri de parcare perpendiculare, între trotuar și carosabil. Conform măsurărilor noastre din teren, pentru construirea unui nou peron de tramvai ar fi necesară desființarea a aprox. 20 locuri de parcare sau transformarea acestora în aprox. 10 locuri de parcare paralele cu axul drumului. Astfel, lățimea utilă a carosabilului nu va fi afectată de introducerea noului peron propus.



4. În ceea ce privește răspunsul ADITPBI:

Propunere pct. 2.2.1: realizarea unui racord nou pe Bd. Theodor Pallady dinspre Piața Sf. Vineri, spre Bd. 1 Decembrie 1918, inclusiv realizarea unui nou peron pe Bd. 1 Decembrie 1918 și mutarea peronului stației „Bd. 1 Decembrie 1918” de pe Bd. Theodor Pallady după intersecția cu Bd. 1 Decembrie 1918 / Str. Trapezului.

Punct de vedere TPBI: De acord cu soluția propusă, doar pentru utilizare în caz de avarii sau lucrări. Nu suntem de acord cu mutarea peroanelor.

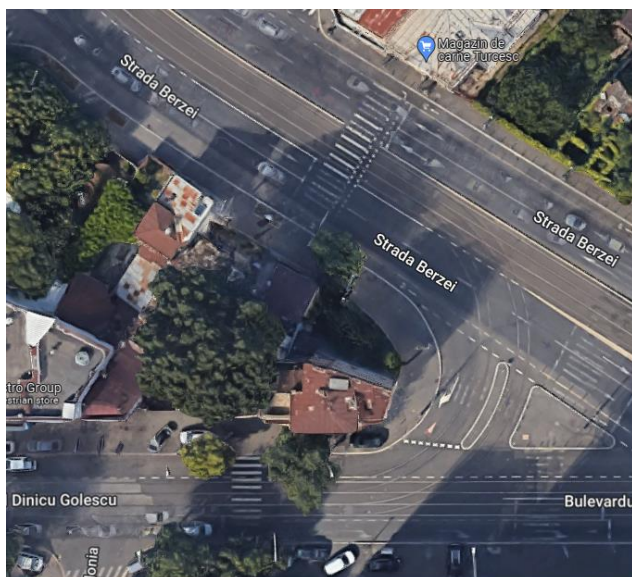
ne bucură acceptul Dvs. pentru eficientizarea macazurilor din intersecție, conform propunerii noastre. În ceea ce privește peroanele, însă, înțelegem că noul racord ar fi doar unul tehnologic, utilizat în situații de avarie sau lucrări, dar în lipsa peroanelor propuse, tramvaiele care circulă între stațiile de tramvai Dumbrava Nouă și Oficiul Poștal 72 (în ambele sensuri de circulație) nu ar avea unde să efectueze îmbarcarea și debarcarea călătorilor la intersecția Bd. 1 Decembrie 1918 cu Bd. Theodor Pallady. Peroanele propuse sunt, astfel, complementare și necesare pentru noul racord, chiar și pentru situațiile de avarie sau lucrări.

5. În ceea ce privește răspunsul ADITPBI:

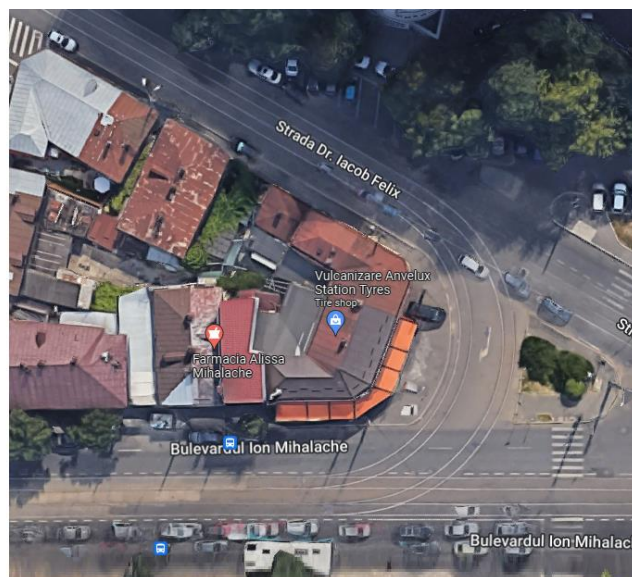
2. Propunere Asociația „Metrou Ușor”: realizarea unui nou racord cu macazuri pe relația Str. Barbu Văcărescu – Șos. Ștefan cel Mare, sens Piața Victoriei, în ambele sensuri de circulație.

Punct de vedere TPBI: Nu susținem soluția propusă. Conformația intersecției nu permite racordarea celor două linii, fără afectarea severă a celei de pe Șos. Ștefan cel Mare, inclusiv a circulației tramvaielor.

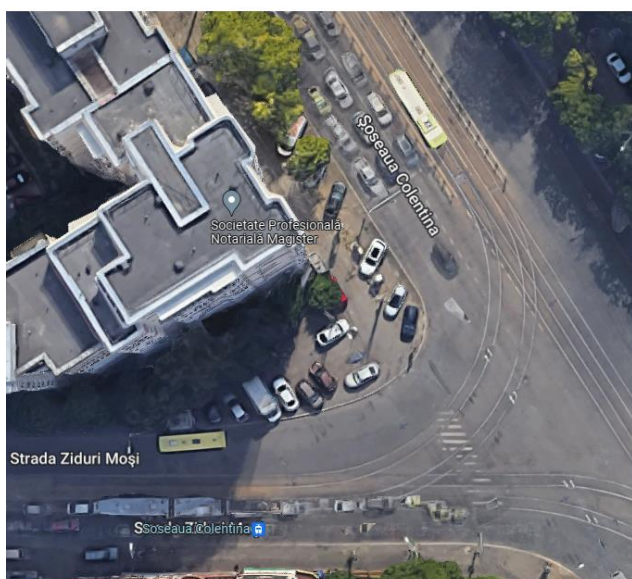
vă rugăm să detaliați răspunsul. În ceea ce privește unghiul tehnic al curbelor, în timpul elaborării propunerii noastre, am studiat și alte exemple din oraș, existând racorduri active cu raze mai mici în București, precum următoarele:



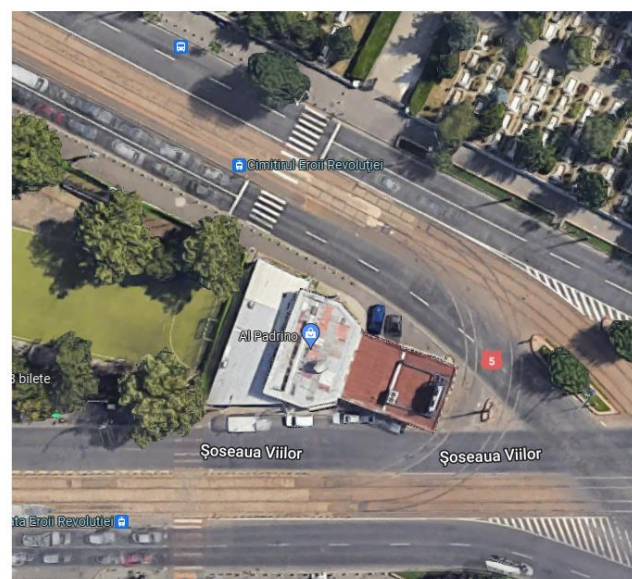
**Racord
Str. Berzei - Bd. Dinicu Golescu**



**Racord
Str. Dr. Felix - Bd. Ion Mihalache**



**Racord
Șos. Colentina - Str. Ziduri Moși**



**Racord
Calea Șerban Vodă - Șos. Viilor**

Susținem că lipsa racordului direct dinspre Piața Victoriei spre Str. Barbu Văcărescu este o greșeală semnificativă a proiectului deficitar al modernizării ce a avut loc în anii 2000, cu rezultate cuantificabile în prezent: trasee de acces și retragere ineficiente (tramvaiele liniei 5 ocolesc prin Șos. Colentina, Str. Turmelor, Str. Reînvierii și Str. Lizeanu), imposibilitatea devierii liniilor de tramvai în situații deosebite și imposibilitatea diversificării ofertei de transport prin crearea de noi legături pe inelul central (spre exemplu o posibilă linie directă între vestul orașului și zona Pipera – Băneasa).

Vă mulțumim foarte mult pentru atenția acordată și așteptăm cu interes răspunsul Dvs. cu privire la aceste precizări.

Asociația "Metrou Ușor"
10 august 2022

ANEXE

ANEXA 1 (extras din: <https://doc.pmb.ro/consiliu/sedinte/467/oz/10544.pdf>)



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Investiții

Direcția Planificare Investiții

Nr.

SP 39406/11.04.2022

RAPORT DE SPECIALITATE

privind aprobarea indicatorilor tehnico-economici faza DALI, pentru obiectivul de investiții **“Reabilitare sistem rutier pe Bd. Theodor Pallady, 1 Decembrie 1918, Bd. Basarabia, Calea Călărași, Bd. Corneliu Coposu inclusiv bucla Complex Titan”**

Obiectivul de investiții **“Reabilitare sistem rutier pe Bd. Theodor Pallady, 1 Decembrie 1918, Bd. Basarabia, Calea Călărași, Bd. Corneliu Coposu inclusiv bucla Complex Titan”** este unul dintre proiectele prioritare complementare la achiziționarea de tramvaie și echipamente necesare îmbunătățirii transportului public de călători pe linia 40.

Infrastructura de tramvai care urmează a fi modernizată (cale de rulare și rețea de contact tramvai, inclusiv stâlpi) străbate arterele B-dul. Theodor Pallady, B-dul. 1 Decembrie 1918, B-dul. Basarabia, Calea Călărași, B-dul. Corneliu Coposu, la care se adaugă B-dul. Camil Ressu, Calea Dudești, B-dul. Octavian Goga, str. Nerva Traian, B-dul. Gh. Șincai și Calea Șerban Vodă pentru traseul de acces, iar pentru cel de retragere se tratează B-dul. Ferdinand I (de la intersecția Șos. Mihai Bravu până la intersecția cu Șos. Pantelimon), Șos. Pantelimon (de la intersecția cu Bd. Ferdinand I la intersecția cu str. Ion Heliade Rădulescu), Str. Ziduri Moși.

Infrastructura de tramvai aferentă liniei 40 are două terminale (piața Sfânta Vineri și Complex RATB Titan) și străbate următoarele artere: Bd. Corneliu Coposu, Calea Călărași, Piața Eudoxiu Hurmuzachi, Bd. Basarabia, Bd. 1 Decembrie 1918, Bd. Theodor Pallady.

Linia de tramvai 40 este una dintre liniile eficiente, având un număr mediu de 16335 îmbarcări pe zi. Ea leagă cartiere importante ale orașului și, totodată, se realizează legătura cu transportul subteran (metrou). Numărul de călători va crește semnificativ prin achiziția noilor tramvaie.