



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 44 / 21.11.2022

Către:

**Direcția Transporturi din Primăria Municipiului București,
Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București-Ilfov ADITPBI,
Societatea de Transport București STB S.A.**

Pachet de propuneri privind proiectarea modernizării liniilor de tramvai din Proiectele HCGMB nr.10656, 10658, 10659, 10606

Având în vedere intenția Primăriei Municipiului București de a demara licitațiile pentru **proiectarea și execuția tuturor tronsoanelor rămase nemodernizate** din rețeaua de tramvai, împărțind lucrările în 16 loturi distincte, Asociația Metrou Ușor continuă analizarea acestor tronsoane, venind în întâmpinarea autorităților decidente (PMB, ADITPBI) cu cel de-al 5-lea pachet de **propuneri punctuale ce au ca scop eficientizarea exploatarei și creșterea calității serviciului pentru călători.**

Prin acest document, Asociația "Metrou Ușor" finalizează analizarea celor aproximativ 50km de rețea de tramvai vizați pentru modernizare.

În scopul implicării societății civile în viitoarele etape de Consultare a publicului ce vor trebui desfășurate pentru viitoarele șantiere, conform Legii, **reiterăm rugămintea ca toate aceste propuneri și observații, precum și răspunsurile punctuale ale instituțiilor abilitate cu privire la propunerile noastre să fie revizitate și luate în calcul în momentul realizării etapei de Proiectare a fiecărui tronson în parte.**

Proiectele pe care le atingem în acest document sunt următoarele:

1. Obiectivul de investiții "**Reabilitare sistem rutier pe Bulevardul Expoziției, Strada Aviator Popișteanu, Strada Puțul lui Crăciun, Strada Dornei și Strada Clăbucet**" (proiectul HCGMB: <https://doc.pmb.ro/consiliu/sedinte/473/oz/10659.pdf>).

2. Obiectivul de investiții "**Reabilitare sistem rutier pe arterele Sfântul Constantin, Strada Ionel Perlea, Strada Grigore Cobălcescu și traseul de pe B-dul Ion Mihalache, Calea Griviței, B-dul Bucureștii Noi, B-dul Gloriei inclusiv cap terminal Strada Piatra Morii**" (proiectul HCGMB: <https://doc.pmb.ro/consiliu/sedinte/471/oz/10606.pdf>).

3. Obiectivul de investiții "**Reabilitare sistem rutier pe B-dul. Gheorghe Duca, Str. Alexandru Ioan Cuza, Calea Griviței și B-dul. Dinicu Golescu**" (proiectul HCGMB: <https://doc.pmb.ro/consiliu/sedinte/473/oz/10656.pdf>).

4. Obiectivul de investiții "**Reabilitare sistem rutier pe Bulevardul Dimitrie Pompeiu ...**" (proiectul HCGMB: <https://doc.pmb.ro/consiliu/sedinte/473/oz/10658.pdf>).

Capitolul 1: Bd. Ion Mihalache, Bd. Bucureștii Noi și Bd. Gloriei

1.1. Propunem ca modernizarea liniei de tramvai să fie realizată în regim de **culoar unic TRAMVAI+AUTOBUZ pe Bd. Ion Mihalache**, distanța proiectată dintre sensurile de circulație ținând astfel cont de gabaritul autobuzelor. Beneficiile culoarelor comune sunt dovedite în București, crescând fluența și viteza medie de circulație a autobuzelor, siguranța și confortul transbordării dintre cele două tipuri de mijloace de transport, facilitând, de asemenea, și circulația autospecialelor de intervenții.

1.2. În contextul implementării culoarului unic tramvai+autobuz pe Bd. Ion Mihalache, propunem înființarea unei **noi stații comune pentru liniile 24, 45, 205 și 381 în zona intersecției cu Bd. Banu Manta**, pe ambele sensuri de circulație.

Motivare: în prezent, interstația Piața Victoriei – Piața Ion Mihalache este de peste 800m, ceea ce face ca deservirea zonei aferente să fie deficitară. O nouă stație de tramvai în această intersecție ar ajuta la mai buna deservire a imobilelor rezidențiale și de birouri, precum și a **unităților medicale Sf. Maria și Filantropia**.

1.3. Propunem eficientizarea traseului liniei 41 prin **montarea în intersecția Bulevardului Ion Mihalache cu Strada Turda și Bulevardul Mareșal Alexandru Averescu a cel puțin unui racord cu cale de rulare dublă**.

Motivare: în acest mod, **linia 41 ar putea fi adaptată mai ușor în condiții ce implică devierea traficului**, însă montarea unui nou racord poate fi gândită și pentru a **facilita accesul și retragerea tramvaielor** depoului Bucureștii Noi. Considerăm că renunțarea la racordurile tehnologice de la intersecțiile liniei 41 cu Bd. Timișoara și Bd. Ion Mihalache a constituit o eroare din punct de vedere al flexibilității rețelei în caz de avarii, accidente sau lucrări. Suspendarea totală a liniei 41 la fiecare eveniment de circulație are un efect de domino asupra întregii zone de vest a capitalei. Având în vedere lucrările de reconstrucție a liniei de pe Bd. Ion Mihalache, considerăm oportună introducerea a cel puțin unui racord cale dublă la intersecția cu linia 41.

1.4. În contextul implementării culoarului unic tramvai+autobuz pe Bd. Ion Mihalache și ținând cont de faptul că **stația “Vasile Gherghel”** este în prezent destinată exclusiv autobuzelor, propunem **introducerea unei stații noi comune cu peroane dedicate**, în locația respectivă, pe ambele sensuri de circulație.

1.5. În contextul implementării culoarului unic tramvai+autobuz pe Bd. Ion Mihalache, propunem **relocarea stației “Piața Domenii” (liniile 24 și 45, sens Piața Victoriei) după intersecția cu Str. Alexandru Constantinescu**, astfel încât autobuzele 205 și 282 vor putea opri imediat după intrarea pe culoar, **comun** cu tramvaiele 24 și 45, **facilitând transbordarea tramvai-autobuz**.



Legendă

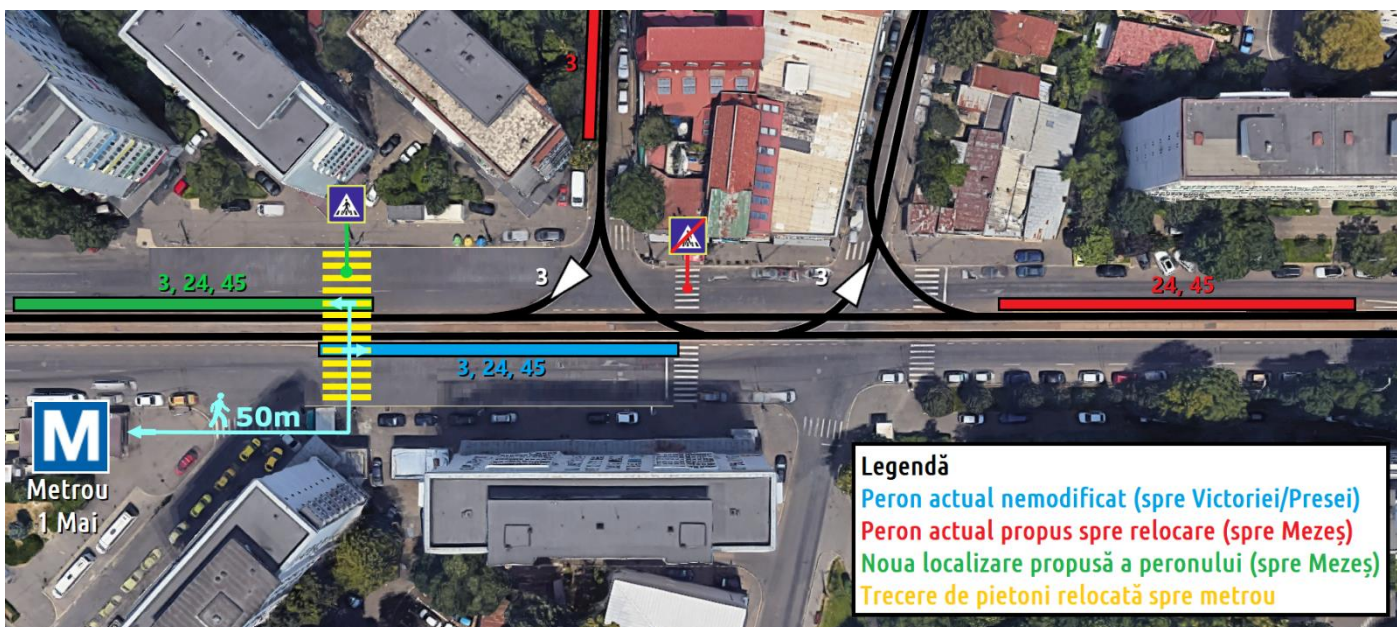
- Peron actual nemodificat (spre Clăbucet)
- Peron actual propus pentru relocare (spre Victoriei)
- Noua localizare propusă a peronului (spre Victoriei)

Motivare: Pe lângă facilitarea transbordării tramvai-autobuz la același peron, considerăm că mutarea ar ușura accesibilitatea călătorilor spre și dinspre piață, principalul obiectiv de interes din zonă. De asemenea, **prin eliminarea peronului actual, se poate realiza o bandă carosabilă nouă dedicată virajului la stânga.**

1.6. Propunem **înființarea unei noi stații în zona Străzii Iosif Iser**, pe ambele sensuri circulație.

Motivare: Propunem astfel eficientizarea deservirii zonei rezidențiale aferente, prin reducerea distanței crescute actuale dintre stații.

1.7. Propunem **mutarea spre nord a stației "Clăbucet" (liniile 24 și 45, sens Dămăroaia/Mezeș) de pe Bd. Ion Mihalache, cu scopul facilitării transbordării dintre tramvai și metrou, precum și a unificării stațiilor individuale.**



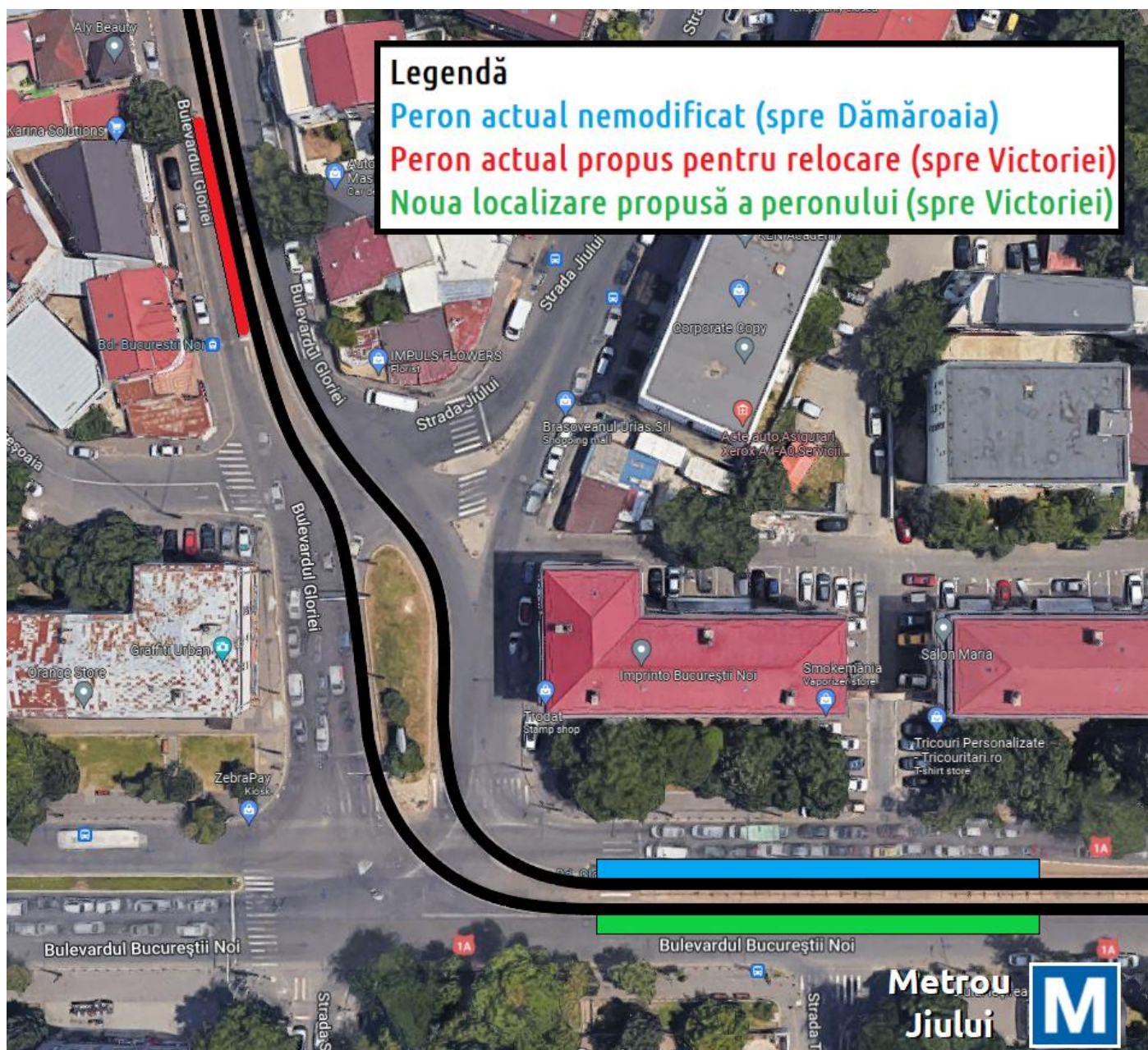
Legendă

- Peron actual nemodificat (spre Victoriei/Presei)
- Peron actual propus spre relocare (spre Mezeș)
- Noua localizare propusă a peronului (spre Mezeș)
- Trecere de pietoni relocată spre metrou

Motivare: În prezent, stația tramvaiului 3 este separată de cea a tramvaielor 24 și 45, constituind un disconfort pentru călătorii care doresc să circule spre Mezeș, întrucât sunt obligați să aleagă între două stații separate, scăzând șansele ca aceștia să circule cu primul tramvai care circulă spre Mezeș. Mai mult, ambele stații spre Mezeș de la Clăbucet se află la distanțe considerabile de metrou (traseul pietonal măsurat este de 160m pentru fiecare dintre acelesta), făcând transbordarea spre și dinspre metrou dificilă și neatrăgătoare. Realizarea unui peron nou comun pentru toate liniile de tramvai și relocarea trecerii de pietoni ar **facilita transbordarea metrou-**

tramvai, distanța pietonală necesară de parcurs reducându-se la doar 50m, față de 160m în prezent. Reducându-se numărul necesar de traversări, crește siguranța pietonilor.

1.8. Propunem mutarea stației „Bd. Bucureștii Noi” (linia 24, sensul spre Vasile Pârvan) de pe Bd. Gloriei, după intersecție, pe Bd. Bucureștii Noi și realizarea unui peron dedicat.



Motivare: Locația actuală a stației este îndepărtată de bulevardul omonim și de celelalte mijloace de transport. Relocarea stației va asigura un transfer eficient între tramvai și metrou sau troleibuze. De asemenea, din cauza tramei stradale restrânse, peronul actual este foarte îngust (sub 1m lățime), în timp ce noul peron de pe Bd. Bucureștii Noi poate fi realizat la standardele necesare asigurării unui grad de siguranță, confort și accesibilitate.



1.9. Propunem **accesibilizarea și creșterea gradului de siguranță a stațiilor de tramvai de pe Bulevardul Gloriei prin înălțarea carosabilului**, după modelul implementat în Viena:

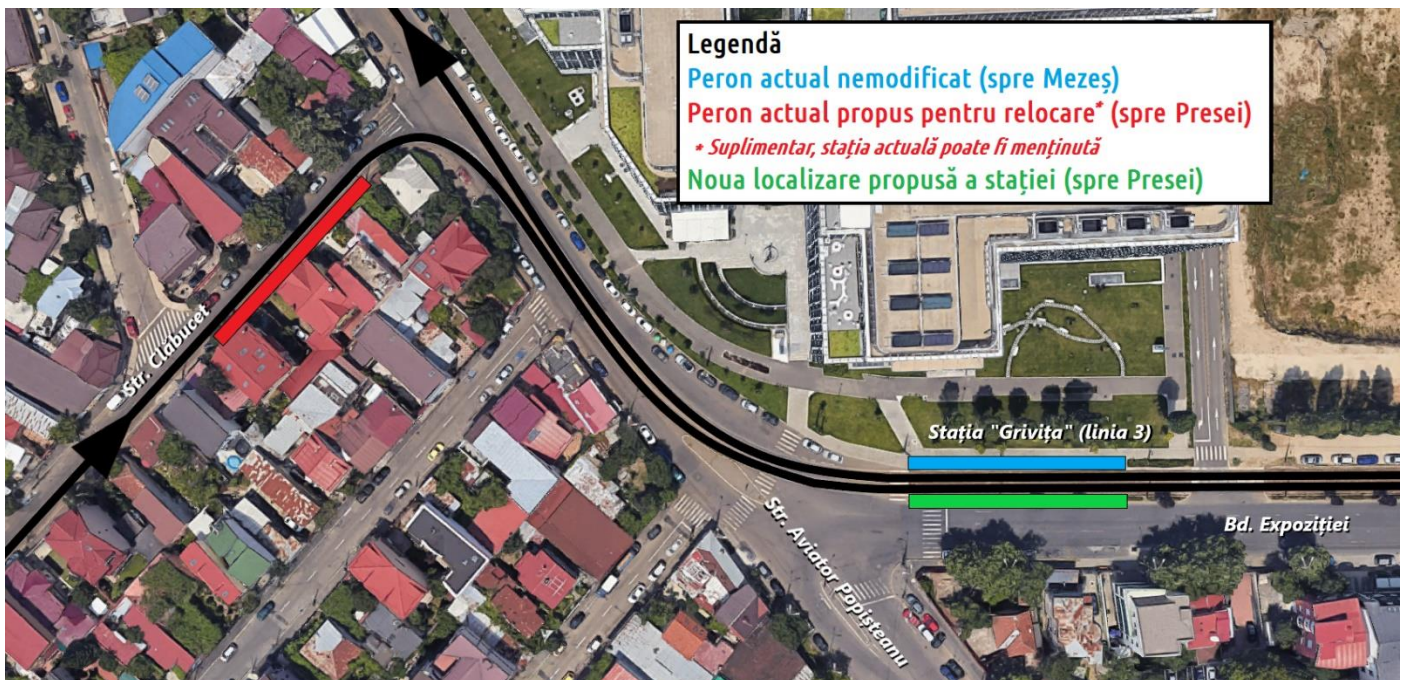


Motivare: În prezent, având în vedere trama stradală care nu permite peroane dedicate, îmbarcarea și debarcarea pasagerilor se efectuează direct pe carosabil, în condiții scăzute de siguranță și în lipsa accesibilității pentru persoanele cu dizabilități. Pe lângă asigurarea îmbarcării facile în tramvai, carosabilul înălțat acționează și ca limitator de viteză pentru autovehicule, descurajând intrarea cu viteză în stația de tramvai și accidentarea călătorilor.

Capitolul 2: Bd. Expoziției

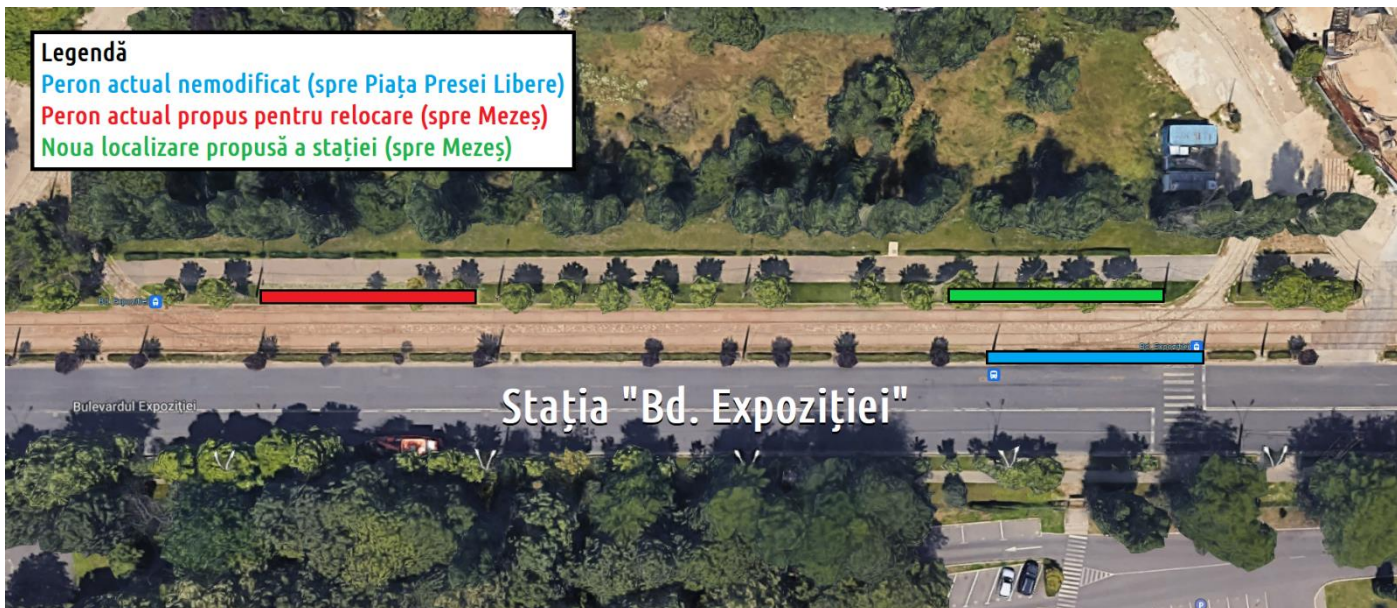
2.1. Propunem ca modernizarea liniei de tramvai să fie realizată în regim de **culoar unic TRAMVAI+AUTOBUZ pe Bd. Expoziției**, distanța proiectată dintre sensurile de circulație ținând astfel cont de gabaritul autobuzelor.

2.2. Pentru mai buna deservire a zonei intersecției arterelor Expoziției și Aviator Popișteanu, principalele generatoare de trafic pietonal, precum și a noilor complexuri de birouri, propunem **relocarea peronului stației "Grivița" (linia 3, sensul spre Piața Presei Libere) de pe Str. Clăbucet, pe Bulevardul Expoziției (vizavi de peronul pe sensul spre Mezeș)**. Suplimentar, se poate opta și pentru menținerea stației actuale ce deservește strada Clăbucet.



Motivare: În prezent, stația are peroanele decalate cu aproximativ 170m: una este situată pe Bd. Expoziției, la intrarea într-un complex de birouri cu trafic pietonal crescut, cealaltă este poziționată pe o străduță, nefiind atins potențialul de atragere a călătorilor din arealul intersecției Aviator Popișteanu și Expoziției. Considerăm că realizarea unui peron nou, în oglindă cu cel spre Mezeș, asigură o deservire mai bună a arealului rezidențial și de birouri din intersecție, oferind în același timp condiții optime de accesibilitate și confort printr-un peron construit la standardele actuale: bordură la nivelul podelei tramvaiului, rampă accesibilă pentru persoanele cu dizabilități, mobilier urban pentru așteptare (refugiu acoperit), condiții ce nu pot fi asigurate în actuala locație în dreptul porților de acces ale unor case. Suplimentar, însă, păstrarea stației actuale poate fi benefică și utilă pentru deservirea riveranilor, inclusiv a blocurilor de locuințe recent edificate.

2.3. În scopul corectării diferențelor lungimilor interstațiilor, al accesibilizării și al creșterii atractivității transportului cu tramvaiul, propunem **relocarea stațiilor actuale "Bd. Expoziției" și "Universitatea Româno-Americană" (linia 3, sensul spre Mezeș) vizavi de peroanele actuale de pe sensul spre Piața Presei Libere.**



Motivare: În prezent, interstația dintre "Bd. Expoziției" și "Universitatea Româno-Americană" prezintă o diferență cumulată de aproximativ 180m. Mai precis, dacă în sensul spre Piața Presei Libere interstația măsoară 390m, pe sensul spre Mezeș aceasta crește la 570m. Defalcarea actuală a celor două stații atrage după sine probleme de accesibilitate.

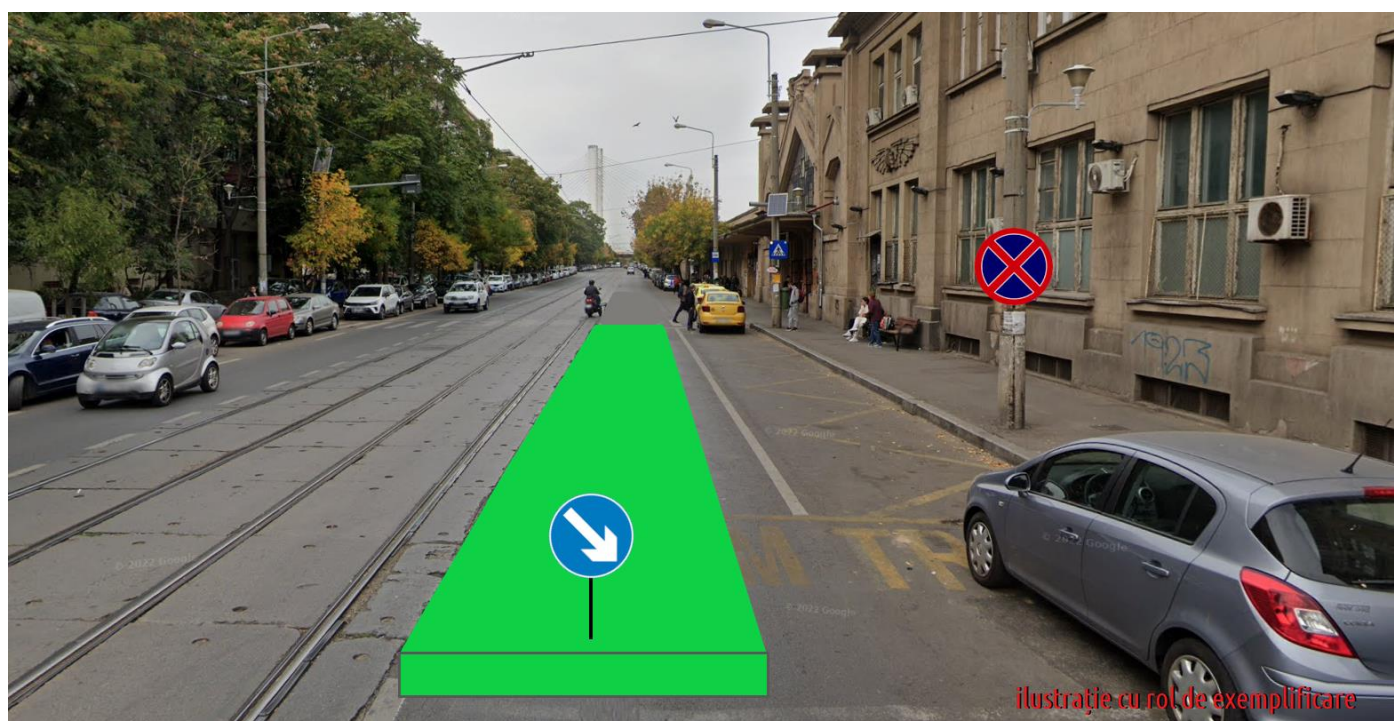
Analizând stația "Bd. Expoziției", remarcăm că în timp ce peronul spre Presei este situat la trecerea de pietoni de peste bulevardul omonim, sensul spre Mezeș se află, nejustificat, la 110m distanță de această trecere, o situație dăunătoare din moment ce obiectivul de interes al călătorilor stației se află pe partea cealaltă a străzii (ex: Complexul Agronomie). Poziționarea îndepărtată de trecerea de pietoni a sensului spre Mezeș îngreunează accesul la transportul cu tramvaiul și încurajează traversatul neregulamentar.

În cazul stației "Universitatea Româno-Americană", **peronul spre Mezeș nu beneficiază deloc de treceri de pietoni**, accesul spre și dinpre peron realizându-se peste un bulevard cu două benzi pe sens în condiții de nesiguranță. Legalitatea situației actuale în care peronul este deschis publicului în condițiile lipsei trecerilor de pietoni ridică semne de întrebare.

În concluzie, având în vedere că gradul de încărcare al liniei 3 este unul dintre cele mai scăzute ale traseelor de tramvai, considerăm că cel puțin o bună parte dintre problemele enunțate îndepărtează potențialii călători de la a opta pentru transportul cu tramvaiul. Propunerile noastre de relocare a celor două peroane asigură deservirea eficientă a zonei prin accesul călătorilor la trecerile de pietoni, fără a fi necesare ocoluri nejustificate sau chiar **punerea acestora în pericol prin obligarea călătorilor să traverseze două benzi carosabile fără existența unei treceri de pietoni.**

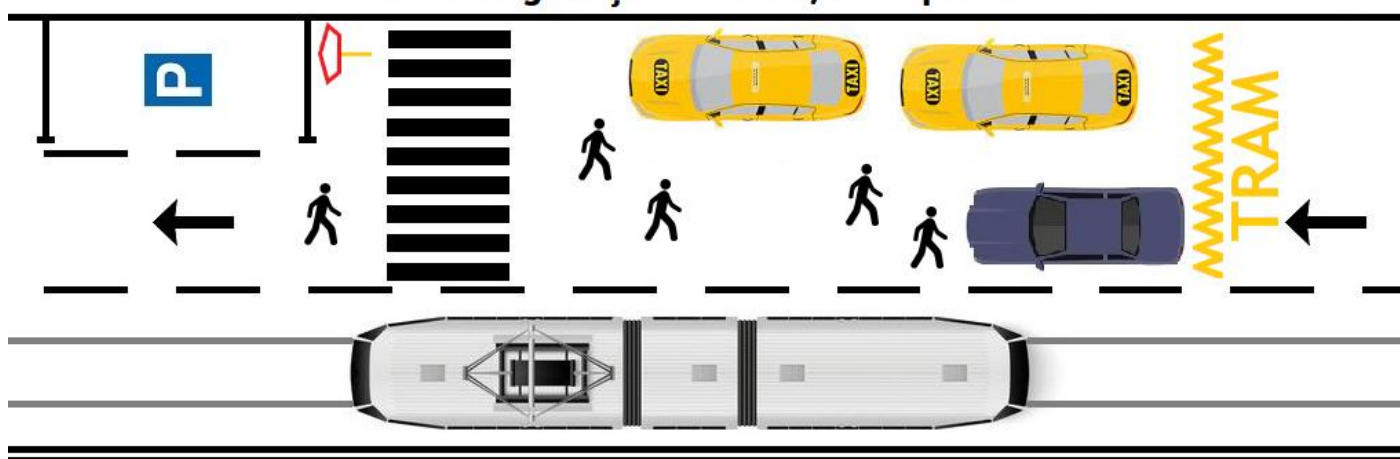
Capitolul 3: Bd. Dinicu Golescu

3.1. Propunem **relocarea stațiilor "Gara de Nord" de tramvai și autobuz de pe Bd. Dinicu Golescu spre intrarea de la tablele a Gării, sub forma unor peroane dedicate, comune pentru tramvaie și autobuze, pe ambele sensuri de circulație.**

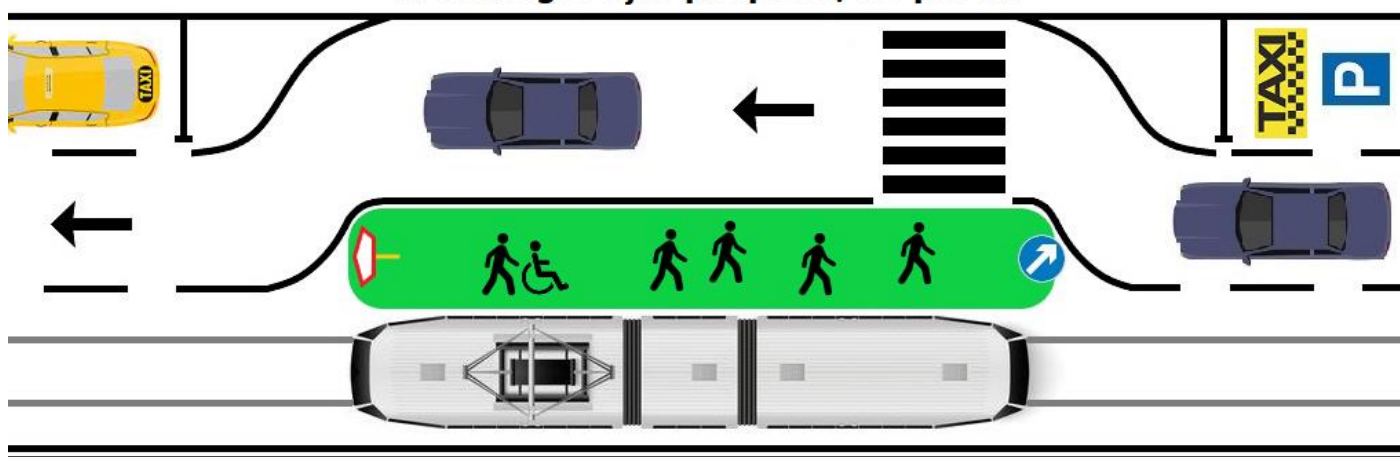


Motivare: În prezent, trama stradală și circulația autobuzelor nu sunt favorabile implementării unei soluții de înălțare a carosabilului în stații, pe modelul Viena. Lățimea tramei stradale, însă, permite realizarea de peroane dedicate comune tramvai+autobuz pe Bd. Dinicu Golescu, la intrarea Gării de Nord. Parcarea la bordură face ca astăzi circulația să se realizeze oricum în configurație de 1 bandă carosabilă pe sens, prima bandă fiind parcare. Prin eliminarea parcarilor la bordură strict în zona noilor peroane, s-ar obține trama stradală utilă realizării unei benzi carosabile la bordura + a unui peron. Considerăm că s-ar facilita accesul călătorilor către și dinspre Gara de Nord, asigurându-se și normele de siguranță, accesibilitate și confort. Amplasarea trecerii de pietonii se poate face anterior refugiului, pentru a exista vizibilitate și a reduce riscul de incidente la pornirea vehiculelor din stație.

Stația "Gara de Nord" de pe Bd. Dinicu Golescu în configurația actuală, fără peron



Stația "Gara de Nord" de pe Bd. Dinicu Golescu în configurația propusă, cu peron

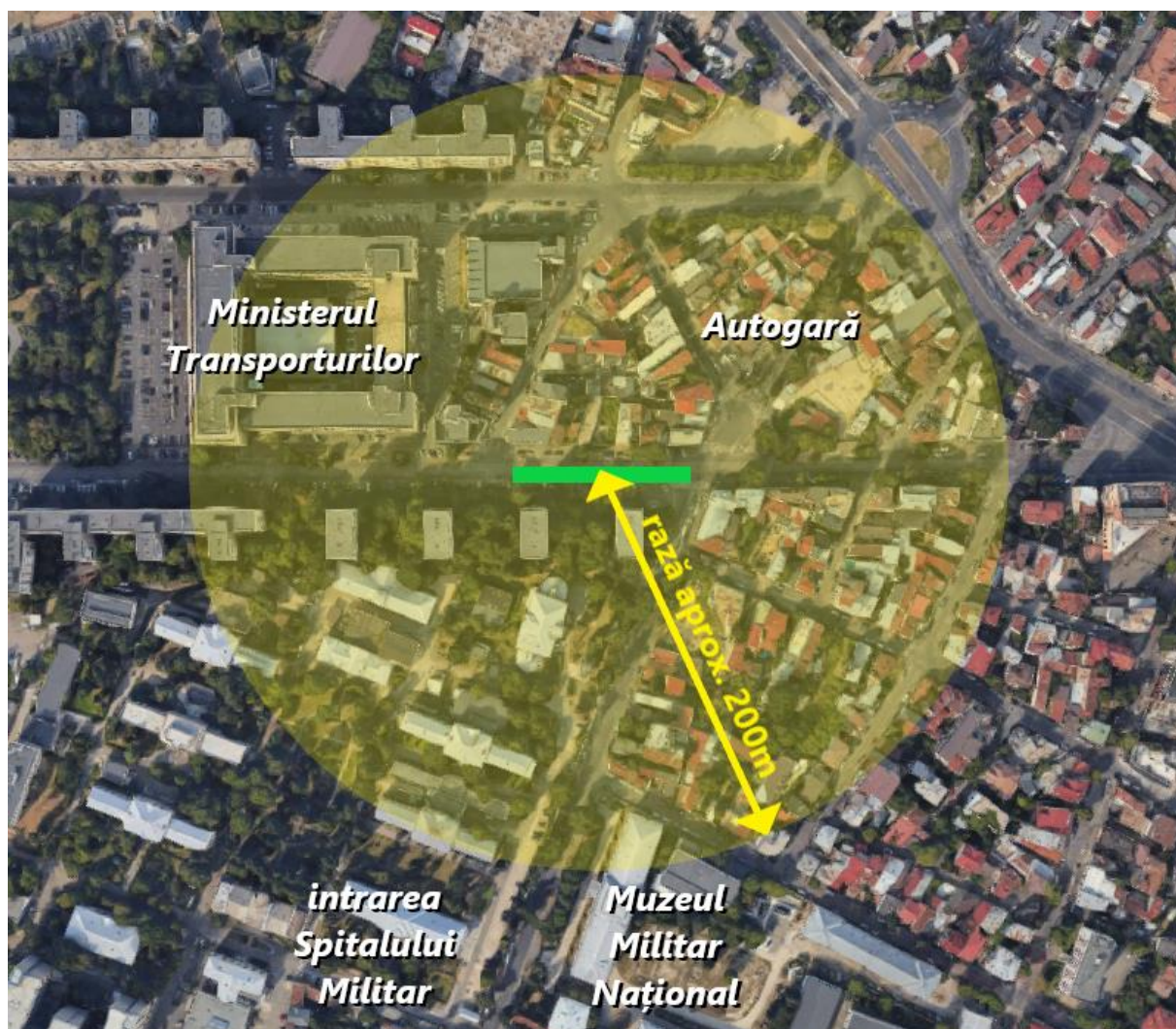


ilustrație cu rol de exemplificare

3.2. Propunem înființarea unei noi stații în zona străzilor Cameliei - Mircea Vulcănescu, pe ambele sensuri ale liniei 44.



Motivare: **Interstația Gara de Nord – Radio România este de aproximativ 900m, o distanță foarte mare pentru o zona urbană rezidențială.** Tramvaiul doar tranzitează zona, iar lipsa unei stații pe o rază de peste 200m conduce la reorientarea potențialilor călători către alte mijloace de transport, iar atractivitatea tramvaiului este scăzută pentru riverani. O nouă stație în zona străzilor Cameliei - Mircea Vulcănescu ar asigura **deservirea eficientă a zonei rezidențiale și a obiectivelor de interes precum Muzeul Militar Național, Spitalul Militar, Ministerul Transporturilor sau autogări.**



Capitolul 4: Bd. Dimitrie Pompeiu

4.1. Propunem ca modernizarea liniei de tramvai să fie realizată în **regim de culoar unic TRAMVAI+AUTOBUZ pe Bd. Dimitrie Pompeiu**, distanța proiectată dintre sensurile de circulație ținând astfel cont de gabaritul autobuzelor. Considerăm necesară **mutarea stălpilor ce susțin rețeaua de fir-contact, din zona mediană a liniilor, pe lateralele culoarului unic**, pentru a nu îngreuna circulația autobuzelor.

Motivare: Ținând cont de trama stradală restrânsă la numai 2 benzi carosabile (1 banda / sens) de pe Bd. Dimitrie Pompeiu, precum și de ambuteiajele care se formează la orele de vârf, circulația autobuzelor este îngreunată. Parcurgerea bulevardului cu autobuzul poate crește de la 5 minute, până la 20 de minute, graficul programat de circulație fiind dat complet peste cap, ceea ce nu doar reprezintă o creștere a costurilor de operare, dar mai ales un inconvenient major pentru călători.

Mai mult, intervenția autospecialelor în caz de urgență este îngreunată în lipsa unui culoar liber practicabil la orele cu valori de trafic crescut.

În concluzie, considerăm că modernizarea liniei de pe Bd. Dimitrie Pompeiu în regim de culoar unic tramvai+autobuz este singura soluție viabilă ce poate fi luată în calcul în contextul dat.

Așteptăm cu interes analiza dvs. asupra propunerilor noastre punctuale.

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

Vă mulțumim pentru timpul acordat!

**Cu stimă,
Asociația "Metrou Ușor"
21 noiembrie 2022**