



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@metrouosor.com / Web: metrouosor.com
Cont: RO64 RNCB 0078 1430 3505 0001, BCR Ștefan cel Mare

Nr. MU 55 / 14.02.2023

În atenția Primarului General

**Către:
Primăria Municipiului București**

Spre știința:

Societatea de Transport București STB S.A.

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București-Ilfov ADI-TPBI

ANALIZA PROIECTELOR DE MODERNIZARE A LINIILOR DE TRAVMVAI

În contextul intenției Primăriei Municipiului București de a moderniza toate tronsoanele învechite din rețeaua de tramvai, împărțind lucrările în 16 loturi distincte, Asociația Metrou Ușor a analizat cei aproximativ 50km vizați, venind în întâmpinarea autorităților decidente (PMB, ADI-TBPI), în perioada iulie-noiembrie 2022, cu 5 pachete de **propuneri punctuale ce au ca scop eficientizarea exploatării și creșterea calității serviciului pentru călători**. Modernizarea întregii rețele de tramvai învechite este, cu siguranță, unul dintre cele mai ambițioase și benefice proiecte pentru transportul public din ultimele decenii.

Cele 5 pachete cu propuneri au fost înregistrate* de instituțiile abilitate, după cum urmează:

- **Pachetul 1:** PMB 91868/05.07.2022, STB 52793/05.07.2022, ADI-TPBI 32502/05.07.2022

varianta electronică: <https://forum.metrouosor.com/File?id=198623>

- **Pachetul 2:** PMB 93669/07.07.2022, STB 52826/07.07.2022, ADI-TPBI 32545/07.07.2022

varianta electronică: <https://forum.metrouosor.com/File?id=198741>

- **Pachetul 3:** PMB 143269/03.10.2022

varianta electronică: <https://forum.metrouosor.com/File?id=202064>

- **Pachetul 4:** PMB 166718/07.11.2022, ADI-TPBI 34938/07.11.2022

varianta electronică: <https://forum.metrouosor.com/File?id=203370>

- **Pachetul 5:** PMB 175716 /21.11.2022, ADI-TPBI 35210/21.11.2022

varianta electronică: <https://forum.metrouosor.com/File?id=203842>

**Precizăm faptul că au fost solicitate numerele de înregistrare tuturor instituțiilor.*

Între timp, STB S.A., prin Biroul de Proiectare al Infrastructurii, a realizat documentațiile tehnice și planșele de detaliu ale configurațiilor șinelor și stațiilor, acestea reprezentând practic viziunea Societății.

Am analizat cele 15 loturi de proiecte care au fost puse la dispoziția publicului, descoperind o serie de aspecte ce pot fi îmbunătățite, unele propuneri fiind inclusiv analizate deja de aparatul de specialitate al ADI-TPBI și Direcției Transporturi PMB, unde au fost acceptate și propuse o serie de măsuri.

Popunerea generală 1:

Realizarea de benzi unice tramvai+autobuz pe arterele cu cel puțin două benzi carosabile pe sens, pe lângă banda liniei de tramvai

În pachetele de propuneri, Asociația argumentează oportunitatea implementării culoarelor unice tramvai+autobuz pe bulevardele cu cel puțin două benzi carosabile, pe fiecare sens, pe lângă linia de tramvai. Infrastructura trebuie, astfel, să fie proiectată pentru a permite circulația autobuzelor în condiții optime de viteză și siguranță. Distanța dintre sensurile opuse ale liniilor de tramvai trebuie să permită circulația nestânjenită a vehiculelor în zona persoanelor.

Popunerea generală 2:

Creșterea siguranței și accesibilității stațiilor pe străzile cu o singură bandă carosabilă pe sens, pe lângă linia de tramvai (configurație: carosabil b1 + linie de tramvai pe b2 / linie de tramvai pe b2 + carosabil b1)

Conform proiectelor, pe arterele care au o singură bandă carosabilă, pe lângă linia de tramvai, nu se fac referiri la identificarea unor soluții pentru a crește gradul de accesibilitate și siguranță în stațiile de tramvai, acestea rămânând asemănătoare cu situația actuală.

În pachetele de propuneri, Asociația argumentează oportunitatea implementării "*metodei Viena*". Soluția prevede ca în cazul imposibilității realizării unui peron din cauza tramei stradale înguste, carosabilul (banda I de circulație dintre trotuar și ampriza liniei de tramvai) să fie ridicat în zona stațiilor, astfel încât să aibă funcțiunea unui peron accesibil pentru călători. Soluția se regăsește în mai multe țări europene cu artere istorice care nu permit realizarea persoanelor în toate situațiile, printre care Austria, Cehia și Polonia.

Popunerea generală 3:

Creșterea accesibilității stațiilor pe străzile cu o singură bandă carosabilă pe sens, inclusiv linia de tramvai (configurație: linie de tramvai la bordură pe fiecare sens)

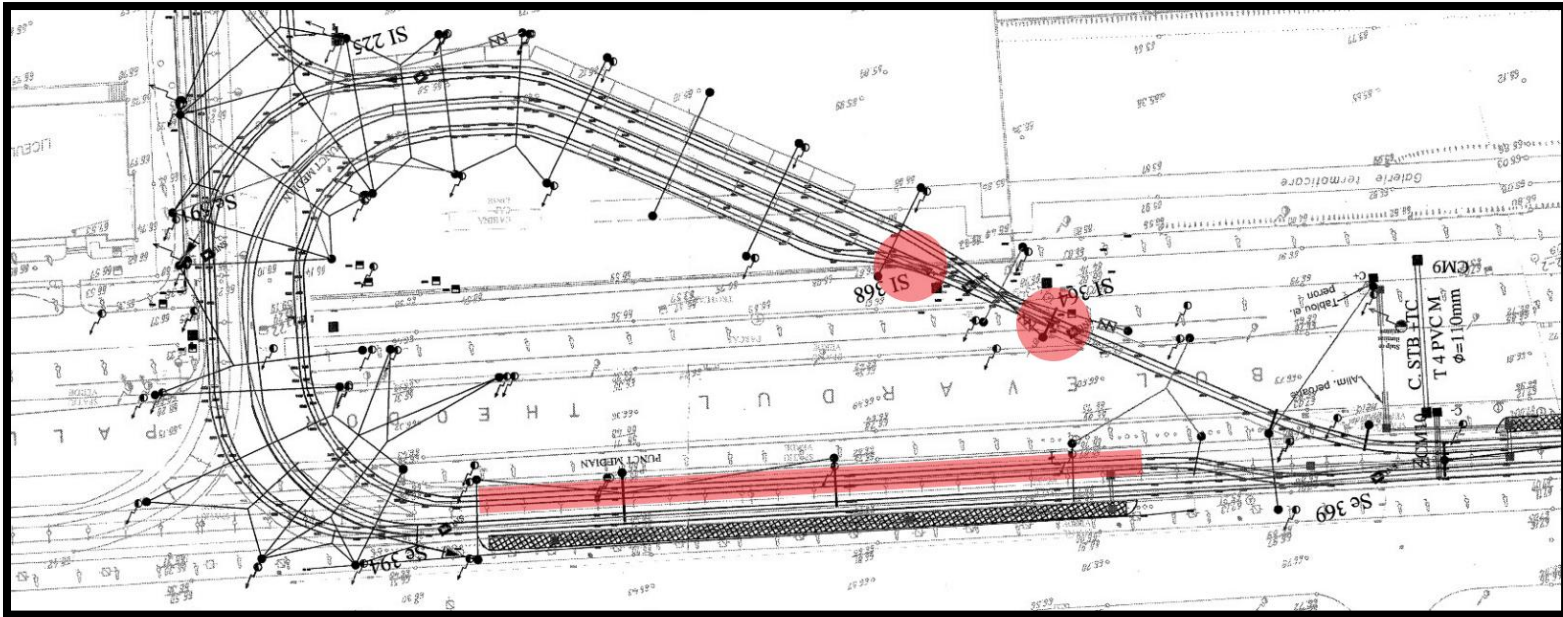
Conform proiectelor, pe arterele care au o singură bandă carosabilă, inclusiv linia de tramvai, nu se fac referiri la identificarea unor soluții pentru a crește gradul de accesibilitate în stațiile de tramvai, acestea rămânând asemănătoare cu situația actuală.

În pachetele de propuneri, Asociația argumentează oportunitatea apropierii liniei de bordura trotuarului în zona stațiilor. Trotuarul devine, astfel, un peron accesibil. Soluția este implementată în București pe Șos. Progresu, fiind răspândită în mai multe țări europene, printre care Elveția și Polonia.

Lot 1: Partea I:

Reabilitare sistem rutier pe Bd. Th. Pallady, Bdul 1 Decembrie 1918, Bdul Basarabia, Calea Călărașilor, Bdul Corneliu Coposu inclusiv Bucla Complex Titan

1.1. Terminalul Complex Titan



Conform planșelor proiectului, Terminalul Titan păstrează, cu precizie, aceeași configurație și amplasament al liniilor, minusurile actuale ale configurației fiind practic transferate situației de după modernizare, după cum urmează:

1.1.1. Problemă identificată:

Conform proiectului, pentru separarea celor trei linii de staționare, **macazurile sunt amplasate imediat după traversarea bulevardului Theodor Pallady, configurație care obligă astăzi tramvaiele să oprească de-a latul bulevardului până ce vatmanul schimbă manual unul sau două macazuri**, după caz. Chiar dacă macazurile vor fi automatizate, riscul defectării lor este foarte crescut, aspect dovedit de realitatea din teren unde o serie de **macazuri automate modernizate sunt defecte de ani de zile**, fiind necesară ieșirea vatmanului din tramvai și schimbatul manual. Amintim drept exemple de macazuri modernizate defecte/descomplete: macaz Cal. Moșilor x Str. Paleologu, Cal. Moșilor x Str. Turmelor x Str. Ziduri Moși, toate macazurile din zona Eroii Revoluției, Șos Giurgiului x Str. Al. Anghel, Șos. Progresului x Cal. Rahovei, Șos. Viilor x Str. Istrati, toate macazurile din zona Dristor, Cal. Vitan x Șos. Mihai Bravu, etc.

Soluție:

Propunem mutarea ambelor macazuri de separare a liniilor de staționare înainte de traversarea carosabilului. Schimbarea macazurilor se va realiza, astfel, în afara carosabilului și nu va mai fi necesară oprirea fluxurilor rutiere de pe bulevard. În susținerea acestei propuneri, amintim exemplele de bune practici deja implementate în București, la terminalurile Pasaj Colentina, Romprim sau Pantelimon, unde tramvaiele se află deja pe linia de staționare selectată în momentul intersectării carosabilului. Preselectarea firului de staționare se face în siguranța în zona mediană a drumului.

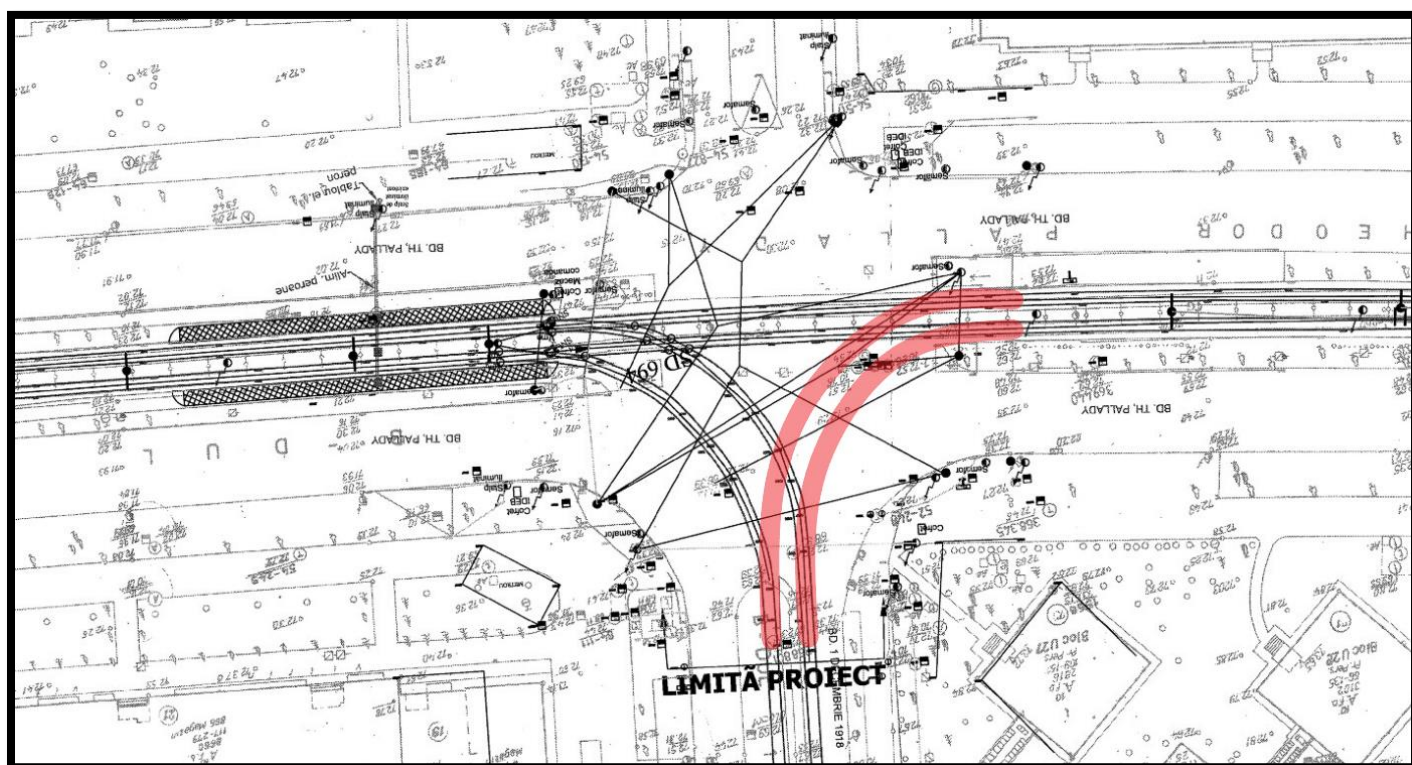
1.1.2. Problemă identificată:

Conform proiectului, terminalul are **două linii de îmbarcare a călătorilor, însă doar una beneficiază de peron**. Acest lucru este **inacceptabil, accesibilitatea persoanelor cu deficiențe locomotorii fiind obstrucționată**. Dacă tramvaiul sosește la linia a 2-a pentru urcare, călătorii sunt obligați să coboare bordura, de pe peron, pășind peste linia 1, iar apoi să urce în tramvai de la nivelul șinelor. Îmbarcarea este cu atât mai dificilă în cazul în care pe linia 1 există acumulări de apă, zăpadă, gheață, pietriș sau dacă există zone pătate cu uleiuri mecanice scurse din agregatele tramvaielor. Situația actuală, istorică, este absurdă și nu trebuie perpetuată printr-o modernizare deficitară. Aceasta trebuie reparată printr-o reconfigurare a liniilor.

Soluție:

Propunem ca pentru urcare să existe o singură linie și un singur peron, similar terminalurilor Sf. Gheorghe, Sf. Vineri sau Pantelimon. **Cele trei linii de staționare trebuie să convergă spre linia unică de îmbarcare**. Astfel, **toți călătorii vor putea accesa platforma tramvaiului comod, accesibil și în siguranță direct de pe peron**.

1.2. Intersecția Bd. 1 Decembrie 1918 cu Bd. Theodor Pallady



Conform planșelor proiectului, intersecția Bd. 1 Decembrie 1918 cu Bd. Theodor Pallady păstrează aceeași configurație a racordurilor.

În pachetul de propuneri emis de Asociație, nr.MU29/04.07.2022, înregistrat la STB S.A. cu nr.52793/05.07.2022 și PMB cu nr.91868/05.07.2022, propuneam și argumentam **oportunitatea comercială și tehnologică a realizării unui nou racord**, în ambele sensuri de circulație, între Bd. 1 Decembrie 1918 și Bd. Theodor Pallady spre vest. ADI-TPBI, prin Răspunsul nr.32502/21.07.2022, a analizat propunerea și o consideră benefică, după cum urmează:

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

1.3. Intersecția Bd. 1 Decembrie 1918 cu Bd. Basarabia

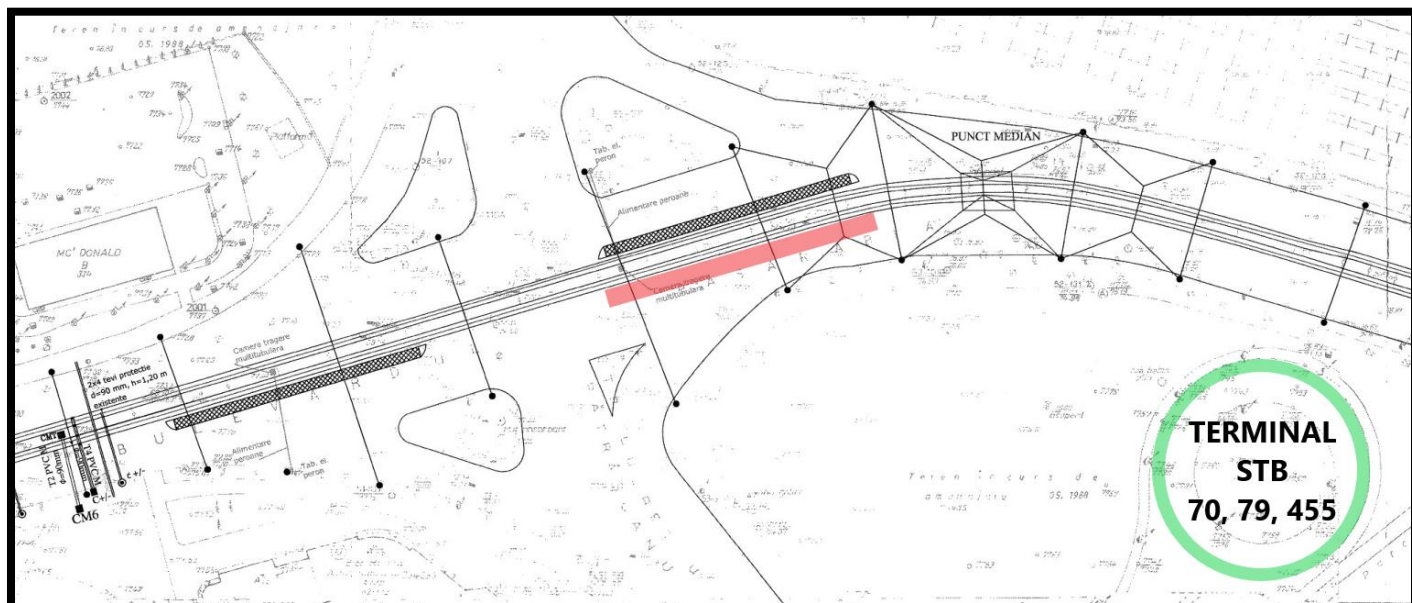


Conform planșelor proiectului, intersecția Bd. 1 Decembrie 1918 cu Bd. Theodor Pallady păstrează aceeași configurație a racordurilor.

În același pachet de propuneri precizat anterior, Asociația propunea și argumenta oportunitatea tehnologică a **realizării unui nou racord, în ambele sensuri de circulație, între Bd. 1 Decembrie 1918 și Bd. Basarabia spre est**. Susținem că accesul și retragerea dintre Terminalul Republica și Depoul Titan s-ar realiza pe un traseu substanțial redus, **reducându-se costul, timpul alocat și uzura infrastructurii și a tramvaielor**. ADI-TPBI a analizat propunerea și o consideră benefică, pentru uz tehnologic, după cum urmează:

realizarea unui racord nou în ambele sensuri de circulație, cu macazuri, la intersecția Bd. 1 Decembrie 1918 cu Bd. Basarabia, spre terminalul Republica.
Punct de vedere TPBI: De acord cu soluția propusă.

1.4. Intersecția Bd. Basarabia cu Str. Lucrețiu Pătrășcanu



Conform planșelor proiectului, intersecția Bd. Basarabia cu Str. Lucrețiu Pătrășcanu păstrează aceeași configurație a amplasamentelor peronelor.

În pachetul de propuneri, Asociația propunea și argumenta oportunitatea **mutării peronului de pe sens spre Complex Titan, după intersecția cu Str. Lucrețiu Pătrășcanu**. Avantajul principal este **scurtarea distanței transbordării între tramvai și terminalul STB „Bd. Basarabia”**. Astfel, corespondența dintre tramvaiele 36, 40, troleibuzele 70, 79 și autobuzul regional 455, s-ar scurta, **crescând confortul și siguranța pasagerilor, prin eliminarea unei traversări pietonale suplimentare**. ADI-TPBI a analizat propunerea și o consideră benefică, după cum urmează:

mutarea peronului stației „Lucrețiu Pătrășcanu” sens Complex Comercial Titan, după intersecție.

Punct de vedere TPBI: De acord cu soluția propusă. De asemenea, propunem reconfigurarea întregii intersecții cu amenajarea de benzi și semafoare dedicate pentru virajul la stânga. Soluția tehnică va fi aleasă în funcție de configurația tramei stradale.

1.5. Bd. Basarabia: lipsa unei stații la Spitalul Clinic de Urgență Ilfov

SPITALUL CLINIC JUDEȚEAN
DE URGENȚĂ ILFOV



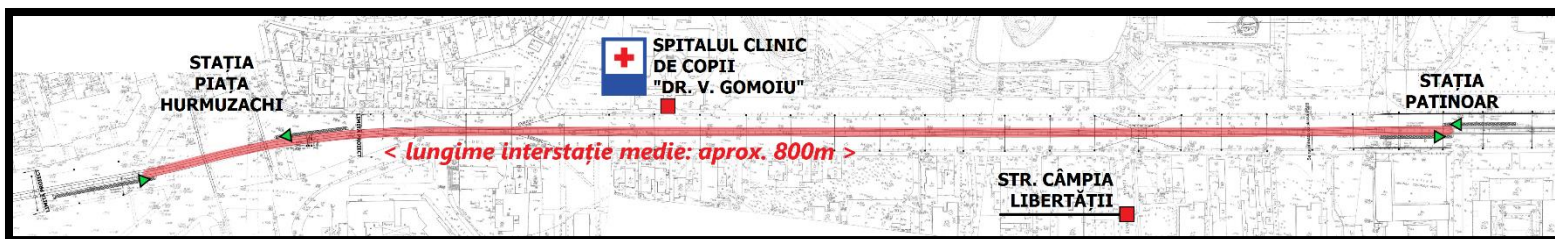
Conform planșelor proiectului, interstația cuprinsă între stațiile „Bd. Nicolae Grigorescu” și „Arena Națională” va fi modernizată similar situației actuale.

În pachetul de propuneri, Asociația propunea și argumenta oportunitatea **realizării unei stații noi, pe Bd. Basarabia, în zona Spitalului Clinic Județean de Urgență Ilfov**. Avantajul îl constituie **conectarea acestei importante unități medicale la rețeaua de transport public de mare capacitate, ușurând accesibilitatea pacienților, vizitatorilor și personalului medical la tramvai**. ADI-TPBI a analizat propunerea și o consideră benefică, după cum urmează:

înființarea unei stații noi pe Bd. Basarabia, în proximitatea Str. Șerbănică Vasile (zona Spitalului Clinic Județean de Urgență Ilfov).

Punct de vedere TPBI: De acord cu soluția propusă. Soluția aleasă ar putea contribui la atragerea călătorilor și ar deservi punctele de interes din zonă. Reducerea distanței dintre stații va conduce la o viteză comercială mai mică. Amplasamentul refugiilor poate conduce la dificultăți privind accesul ambulanțelor în unitatea sanitară.

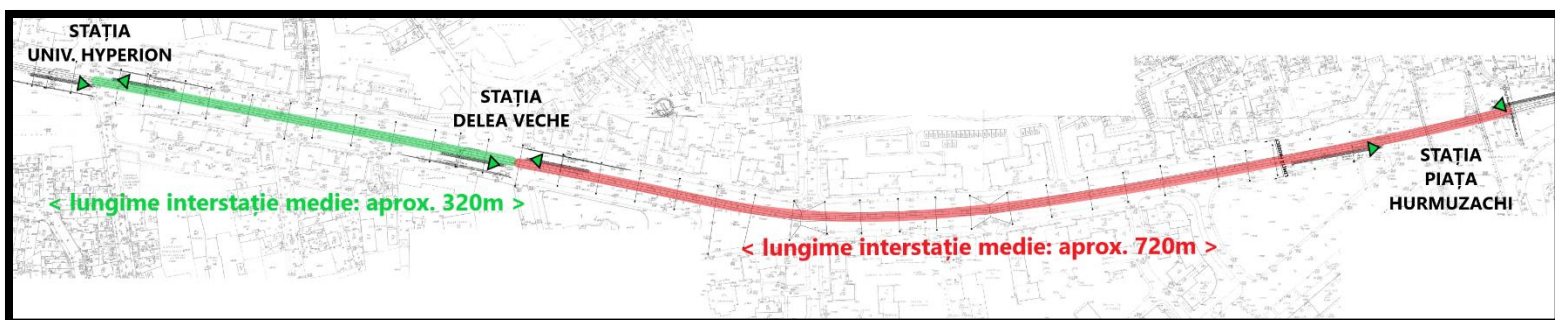
1.6. Bd. Basarabia: lipsa stațiilor între Patinoar și Piața Hurmuzachi



Conform planșelor proiectului, interstația cuprinsă între stațiile „Patinoar” și „Piața Hurmuzachi” va fi modernizată similar situației actuale. Lungimea medie, actuală, a interstației este de aproximativ 800 metri, o **distanță foarte mare** pentru un mijloc de transport urban de suprafață. În prezent, în lipsa stațiilor, tramvaiul doar tranzitează bulevardul, **distanța substanțial de crescută până la o stație îndepărtând riveranii și potențialii utilizatori** de la a circula cu tramvaiul.

În pachetul de propuneri, Asociația propunea și argumenta necesitatea **realizării unei stații noi, pe Bd. Basarabia, între stațiile actuale „Patinoar” și „Piața Hurmuzachi”**. Complementar, propuneam **ușoara reamplasare a stației „Patinoar” spre polul de interes Str. Câmpia Libertății**, precum și **mutarea peronului spre centru al stației „Piața Hurmuzachi”, după intersecție, în oglindă cu peronul spre Complex Titan**. Noua lungime rezultată a interstației după aceste modificări, ar permite **realizarea unei noi stații în proximitatea Spitalului Clinic de Copii „Dr. Victor Gomoiu”**. Concret, lungimile interstațiilor s-ar reduce și ar crește numărul beneficiarilor aflați în apropierea unei stații de tramvai. Avantajul acestei noi stații propuse îl constituie **conectarea unității medicale la rețeaua de transport public de mare capacitate, ușurând accesibilitatea pacienților, vizitatorilor și personalului medical la tramvai**.

1.7. Calea Călărașilor: lipsa unei stații între Piața Hurmuzachi și Delea Veche

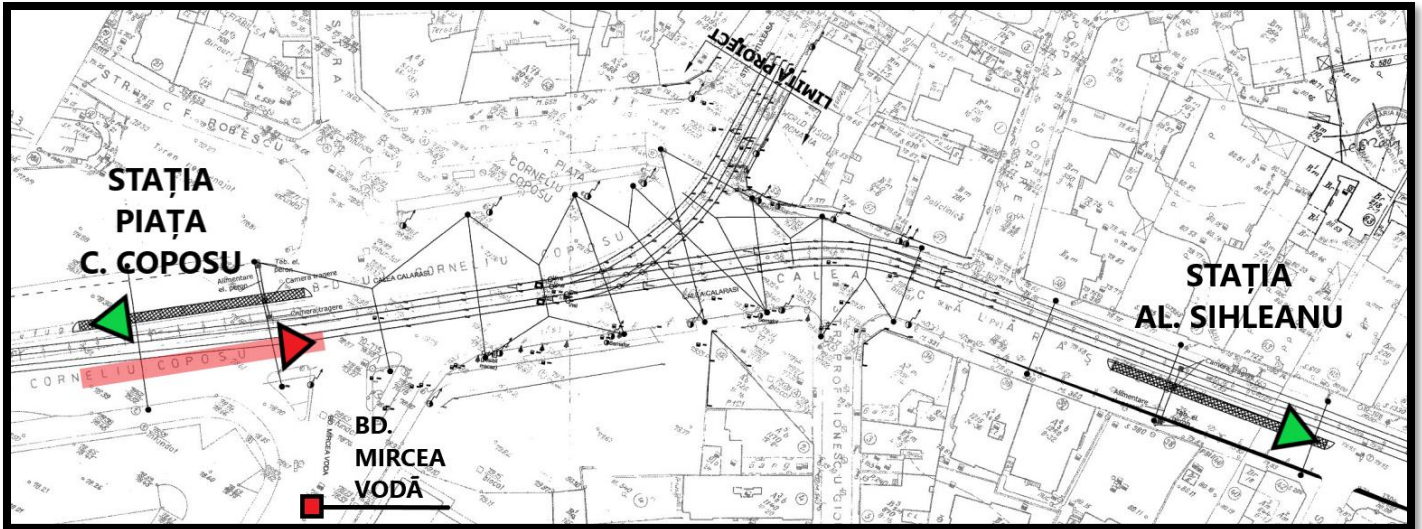


Conform planșelor proiectului, interstația cuprinsă între stațiile „Piața Hurmuzachi” și „Delea Veche” va fi modernizată similar situației actuale. Lungimea medie, actuală, a interstației este de aproximativ 720 metri, în timp ce următoarea interstație, spre stația „Universitatea Hyperion” este de aproximativ 320 metri.

În pachetul de propuneri, Asociația propunea și argumenta necesitatea **realizării unei stații noi, pe Calea Călărașilor, între stațiile actuale „Piața Hurmuzachi” și „Delea Veche”**. Avantajul acestei noi stații propuse îl constituie **atragera spre utilizarea tramvaiului a riveranilor din blocurile de locuințe din proximitate**. ADI-TPBI a analizat propunerea și consideră că aceasta ar trebui analizată în cadrul etapei de proiectare, după cum urmează:

Înființarea unei stații noi pe Calea Călărașilor, între Str. Arenei și Str. Agricultori.
Punct de vedere TPBI: De verificat posibilitatea de înființare a unei noi stații în faza de proiectare cu planul întregii linii.

1.8. Piața Corneliu Coposu



Conform planșelor proiectului, zona intersecției dintre Calea Călărașilor, Bd. Corneliu Coposu și Bd. Mircea Vodă păstrează aceeași configurație a amplasamentelor peroarelor, respectiv **două peroare distincte, denumite diferit, amplasate 200 metri distanță unul față de celălalt**. Peronul spre vest se numește "Piața Corneliu Coposu", iar peronul spre est se numește "Alexandru Sihleanu". Amplasamentul actual al peroarelor este un rezultat istoric al demolărilor de la finalul anilor '80 și trebuie actualizate conform noilor cerințe de mobilitate din zonă.

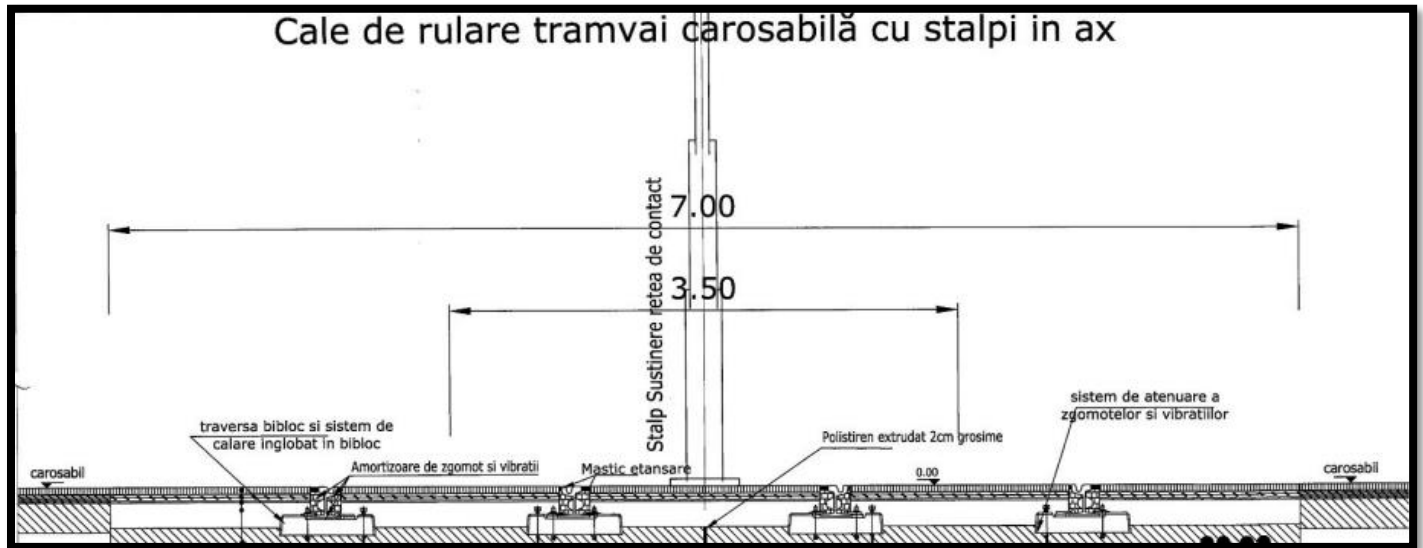
În pachetul de propuneri, Asociația propune și argumentează necesitatea **realizării unui peron nou, pe sensul spre Complex Titan, în oglindă cu peronul "Piața Corneliu Coposu" dinspre Piața Sf. Vineri**. Asta se poate face prin mutarea peronului stației "Alexandru Sihleanu" sau prin realizarea unui peron suplimentar, fără a aduce modificări amplasamentelor actuale. Avantajul principal este **scurtarea distanței transbordării între tramvai și autobuz (la stația "Matei Basarab")**, precum și prin realizarea unui peron nou mai aproape de polul principal de interes: **Bd. Mircea Voda (școlile și liceele din zonă, Centrul Cultural, Brigada Rutieră, etc)**. Astfel, corespondența dintre tramvaiele 14, 40, 55 și autobuzele 116, 117, 313, s-ar scurta, **crescând confortul și siguranța pasagerilor**. ADI-TPBI a analizat propunerea și consideră că aceasta ar trebui analizată în cadrul etapei de proiectare, după cum urmează:

reconfigurarea stațiilor dintre Piața Sf. Ștefan și Piața Corneliu Coposu, prin realizarea unei stații noi pereche „Piața Sf. Ștefan” (spre Hala Traian), desființarea stației „Alexandru Sihleanu” și realizarea unui peron nou pereche la Piața Corneliu Coposu.
Punct de vedere TPBI: De verificat posibilitatea reconfigurării stațiilor în faza de proiectare cu planul întregii linii.

Lot 1: Partea II:

Acces și retragere linia 40 (de) la Depoul Giurgiului - Reabilitare sistem rutier pe Calea Dudești, Bd. Octavian Goga, Str. Nerva Traian, Bd. Gheorghe Șincai, Calea Șerban Vodă, respectiv Str. Ziduri Moși, Șos. Pantelimon.

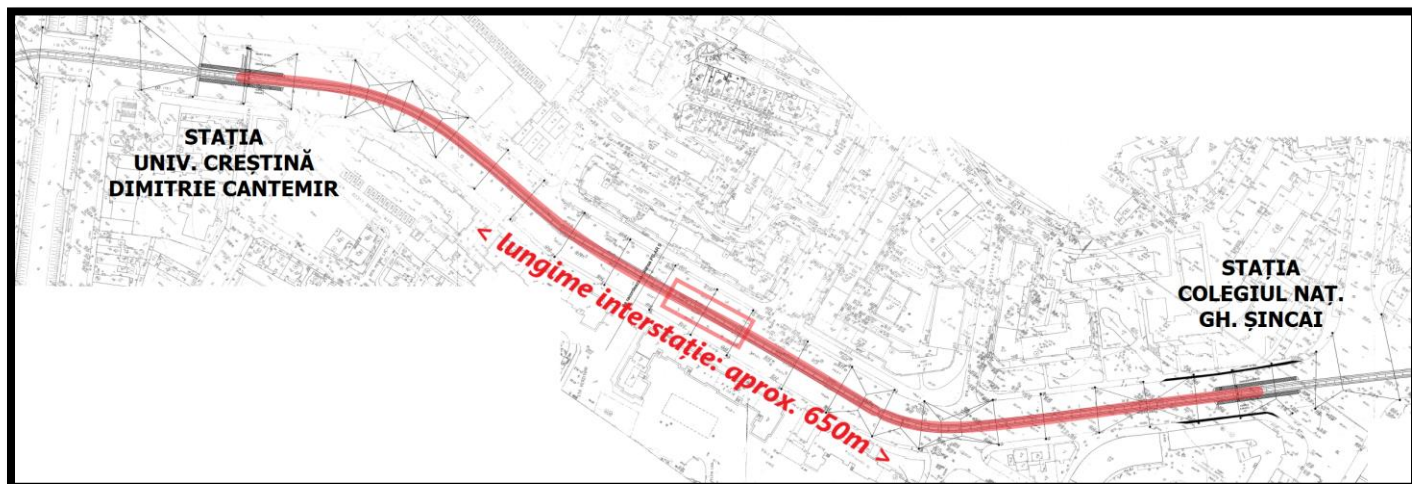
1.9. Culoar dedicat tramvai+autobuz pe axa N. Traian – Gh. Șincai – Șerban Vodă, între Bd. Octavian Goga și Piața Eroii Revoluției



Conform planșelor proiectului, pe Str. Nerva Traian se păstrează soluția tehnică cu stâlpi centrali, pe axul carosabilului, între sensurile liniei de tramvai. Această soluție tehnică s-ar putea să intre **în conflict cu utilizarea amprizei liniei de tramvai de către autobuze** (conform propunerii generale 1 a Asociației), prin obturarea vizibilității și reducerea gabaritului de circulație. **Propunem mutarea stâlpilor de susținere a rețelei de tramvai și iluminatului public pe lateralele străzii Nerva Traian.**

Pe axa Nerva Traian – Gh. Șincai – Șerban Vodă circulă o serie de autobuze importante: 133, 323, 116, care se găsesc tot mai des blocate în trafic. Modernizarea infrastructurii de tramvai trebuie fructificată și pentru a **îmbunătăți circulația autobuzelor și transbordările dintre tramvai și autobuz**. Amintim faptul că linia 323 circulă deja, parțial, pe linia de tramvai, efectuând stația "Univ. Creștină Dimitrie Cantemir" la peronul tramvaiului, pe ambele sensuri de circulație. **Proiectul de modernizare trebuie să prevadă gabaritul necesar autobuzelor.**

1.10. Bd. Gh. Șincai: lipsa unei stații la intersecția cu Str. Verzișori



Conform planșelor proiectului, interstația cuprinsă între stațiile „Univ. Creștină Dimitrie Cantemir” și „Colegiul Național Gh. Șincai” va fi modernizată similar situației actuale. **Lungimea actuală a interstației este de aproximativ 650 metri**, în timp ce interstațiile precedente (Bd. Octavian Goga - Papazoglu - Școala Generală 81 – Univ. Creștină Dimitrie Cantemir) variază între 240m și 360m, accesul la tramvai fiind foarte facil.

În pachetul de propuneri, Asociația propune și argumentează necesitatea realizării **unei stații noi, pe Bd. Gh. Șincai, între stațiile „Univ. Creștină Dimitrie Cantemir” și „Colegiul Național Gh. Șincai”**. Avantajul acestei noi stații propuse îl constituie atragerea spre utilizarea tramvaiului a riveranilor din blocurile de locuințe din proximitate. **Aparatul Primăriei Generale a analizat propunerea și a acceptat-o. Prin Adresa nr.96896/28.07.2022, Direcția Transporturi a PMB a Solicitat Primăriei Sectorului 4 construirea a două noi peroane în zona străzii Verzișori:**

În contextul strategiei municipalității de sporire a gradului de mobilitate urbană durabilă prin încurajarea utilizării transportului public, în scopul creșterii posibilităților de accesibilizare a acestuia și având în vedere lucrările de pe care le efectuați pentru reconfigurarea bulevardului Gheorghe Șincai, vă rugăm să realizați două peroane de tramvai față în față, la intersecția bulevardului cu strada Verzișori, conform planului anexat.

Pentru asigurarea condițiilor de circulație a noilor tramvaie achiziționate de municipalitate, dimensiunile părții active a peroanelor trebuie să fie de 36 x 1,8 m, cu distanța între interaxul căii de rulare celei mai apropiate și peron de 1,36 m.

Trecerea de pietoni existentă va fi relocalată la intersecția cu strada Verzișori, în capătul peroanelor.

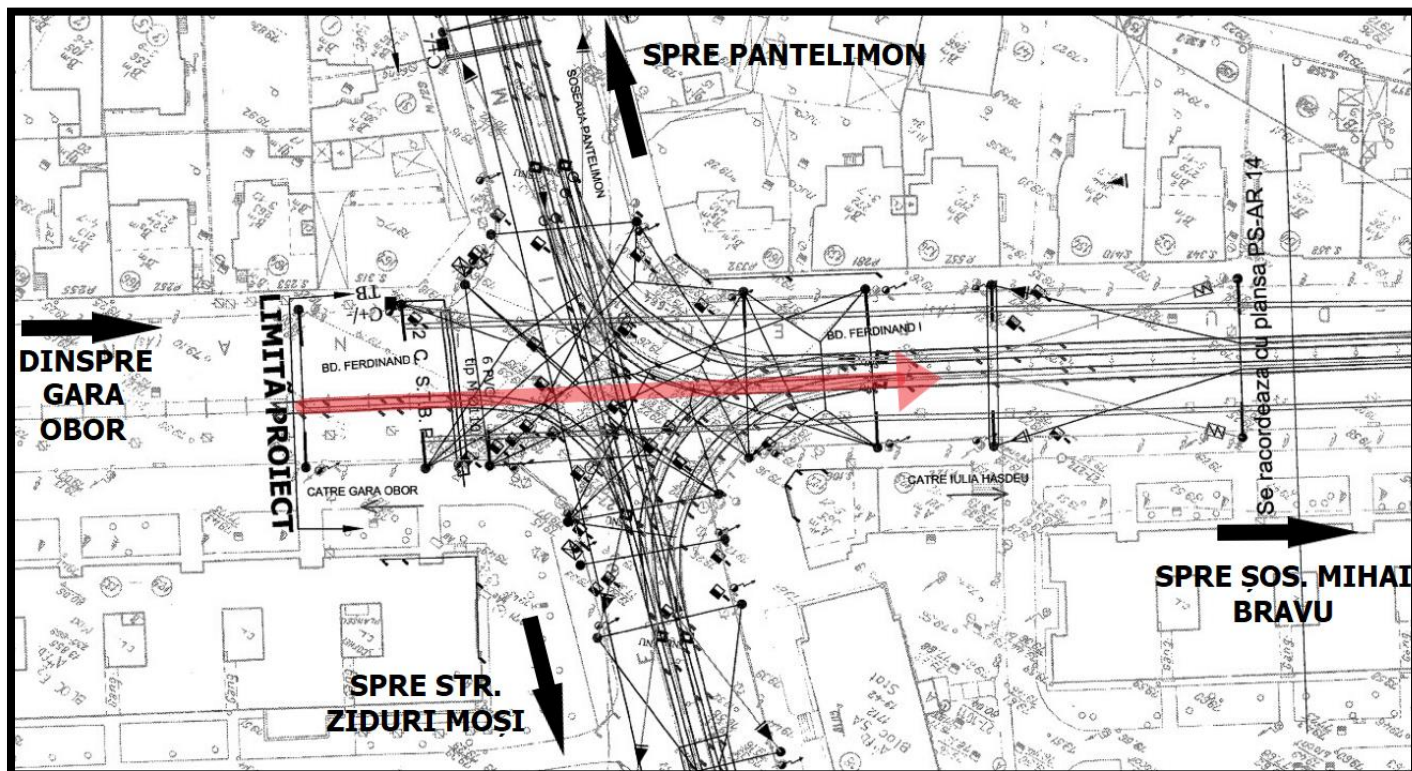
Vă mulțumim pentru sprijin.

DIRECTOR EXECUTIV
Mihai TEODORESCU

A circular official stamp of the Municipality of Bucharest, Directorate of Transport, Romania. The stamp contains the text 'PRIMĂRIA MUNICIPALĂ BUCUREȘTI', 'DIRECȚIA TRANSPORTURI', and 'ROMANIA'.

Considerăm că **noua stație cu două peroane trebuie să se regăsească în tema de proiectare.**

1.11. Lipsa unui racord direct pe Bd. Ferdinand, dinspre Gara Obor spre Șos. Mihai Bravu / Colegiul Național Iulia Hașdeu



Conform planșelor proiectului, la intersecția Bd. Ferdinand cu Șos. Pantelimon se păstrează configurația actuală a racordurilor și macazurilor. În prezent, odată ieșite din bucla de la Gara Obor, tramvaielor sunt forțate să vireze la dreapta spre Str. Ziduri Moși. Configurația actuală este utilă doar tramvaielor care trebuie să întoarcă venind dinspre Șos. Colentina – Str. Ziduri Moși. **Configurația nu este, însă, utilă tramvaielor liniei 14 care, în caz de necesitate, nu pot întoarce la Gara Obor, continuând traseul pe Bd. Ferdinand spre Colegiul Național Iulia Hașdeu.** Considerăm că **lipsa racordului drept pe Bd. Ferdinand este o lacună** a funcționalității buclei Gara Obor, utilitatea ei nefiind atinsă la potențialul complet în toate scenariile de necesitate.

În pachetul de propuneri emis de Asociație, nr.MU43/07.11.2022, înregistrat la PMB cu nr.166718/07.11.2022, propunem și argumentăm **oportunitatea realizării unui nou racord, drept, pe Bd. Ferdinand, dinpre Gara Obor spre C.N. Iulia Hașdeu.** ADI-TPBI, prin Răspunsul nr.36611/07.02.2023, a analizat propunerea și o consideră oportună, după cum urmează:

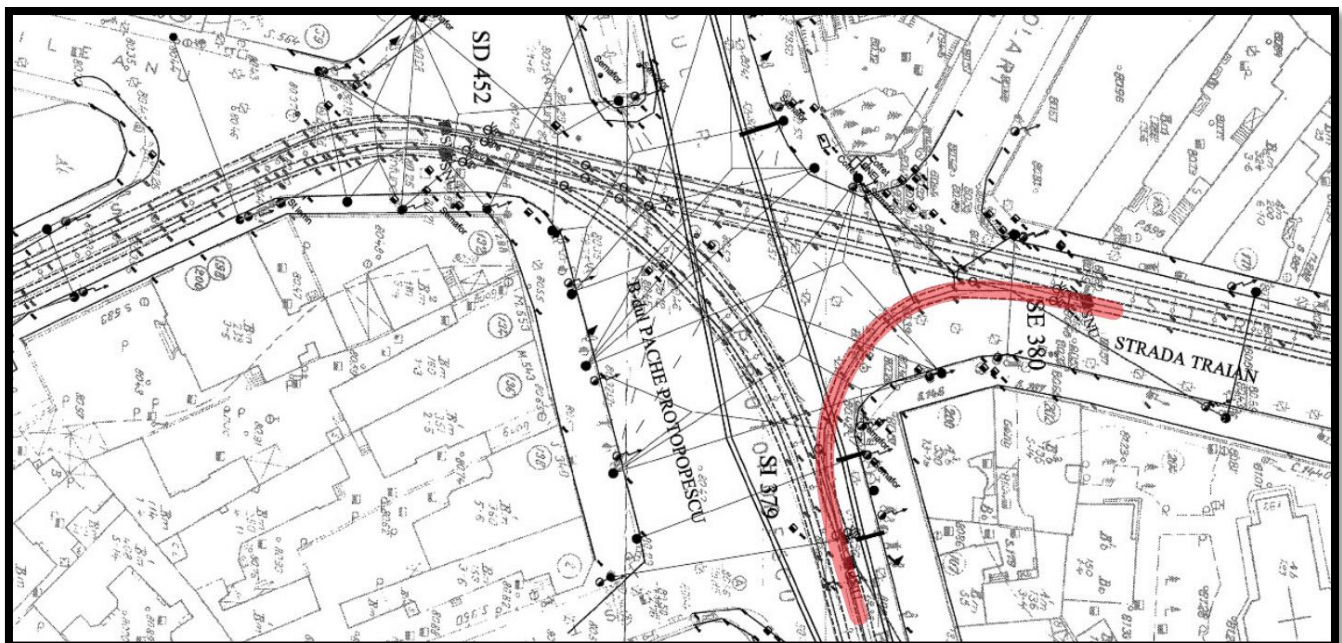
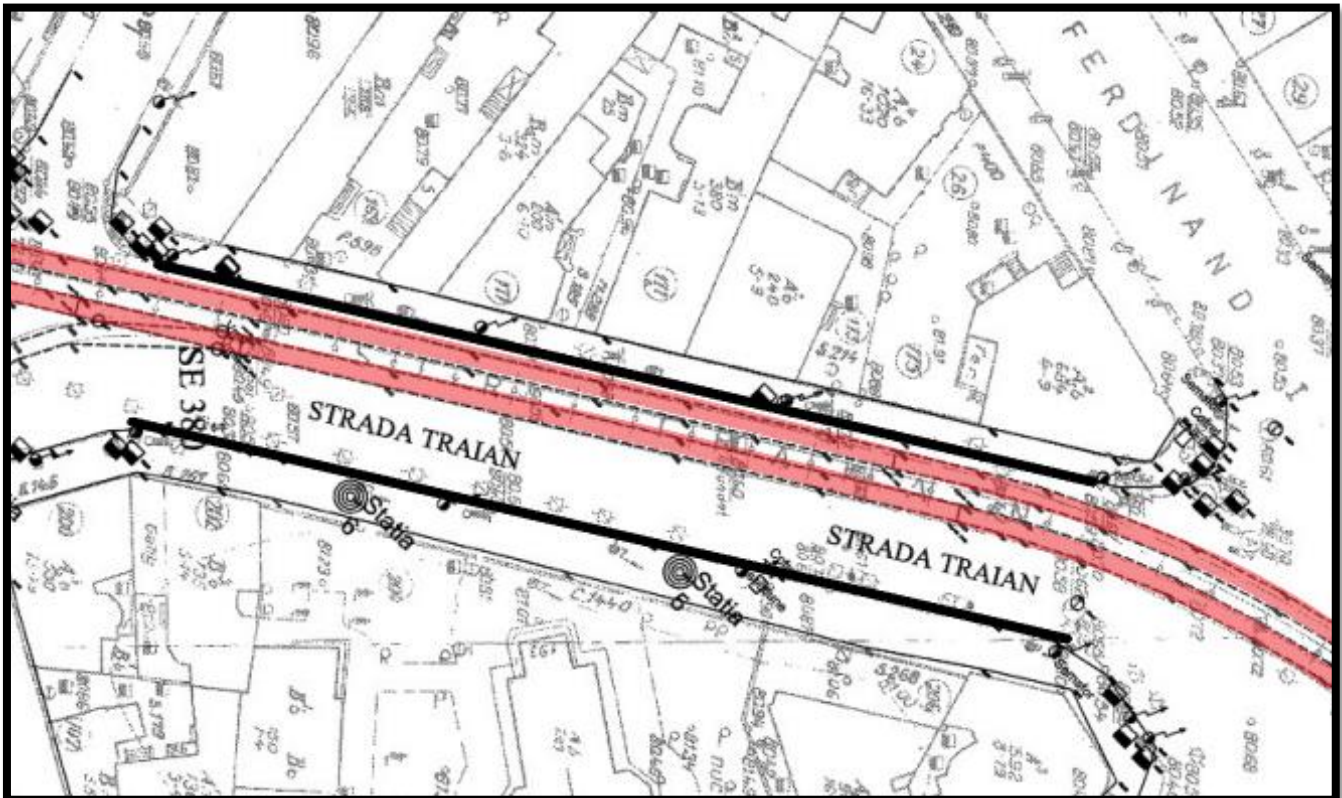
Se propune flexibilizarea buclei Gara Obor prin introducerea unui racord nou de tramvai la intersecția Bd. Ferdinand I cu Șos. Pantelimon, care să permită tramvaielor care circulă dinspre Gara Obor să continue pe Bd. Ferdinand I, spre centru, fără ca tramvaielor să mai fie forțate să circule doar prin str. Ziduri Moși – Colentina.

Punct de vedere TPBI: De acord.

Lot 3:

Reabilitare sistem rutier pe Bd. Pache Protopopescu și Str. Traian

2.1. Configurația Str. Traian, între Bd. Pache Protopopescu și Bd. Ferdinand



Conform planșelor proiectului, pe Str. Traian, între Bd. Pache Protopopescu și Bd. Ferdinand (Foișorul de Foc), se păstrează configurația actuală a benzilor, respectiv **trei benzi spre nord (inclusiv tramvai) și o singură bandă spre sud (inclusiv tramvai)**. Această **configurație disproportționată** a sensurilor de circulație cauzează în prezent blocaje, iar deseori autoturismele formează **coloane pe contrasens, pe linia de tramvai**.

În pachetul de propuneri, Asociația propune și argumentează **necesitatea reconfigurării carosabilului din 3+1 benzi în 2+2 benzi, prin centrarea liniei de tramvai.**

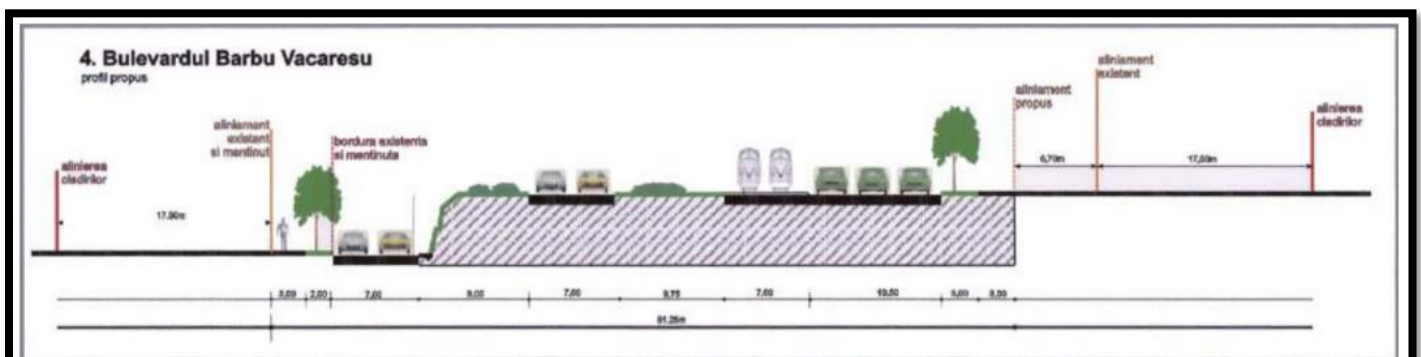
Un impediment în centrarea șinelor ar putea fi reprezentat de geometria impusă de racordul de cale simplă dinspre Bd. Pache Protopopescu spre Foișorul de Foc. Realitatea din teren a ultimelor decenii a dovedit, însă, că racordul respectiv **nu mai are utilitate tehnologică sau comercială.** Din informațiile noastre, ultima utilizare regulată a fost în anul 2007, în timpul construirii terminalului Sf. Vineri. Pentru întoarcere de avarie, există deja bucla de la Piața Iancului. Credem că includerea acestui racord în proiectul de modernizare survine din motive de perpetuare istorică, ci nu din rațiuni de utilitate.

Lot 3:

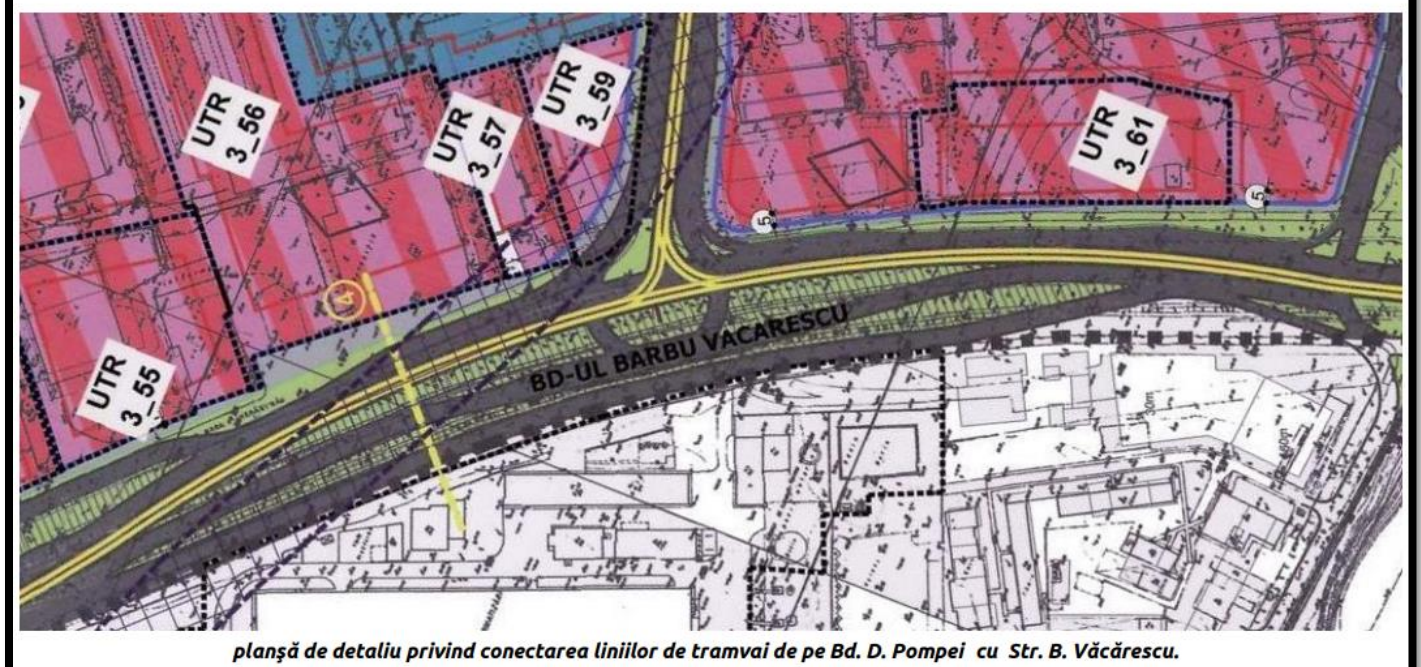
Reabilitare sistem rutier pe Str. Barbu Văcărescu și Str. Alexandru Șerbănescu

Notă: Precizăm că documentația de detaliu pentru Lotul 3 nu a fost publicată până la data redactării. Prin urmare, următoarele observații sunt generale.

3.1. Conectarea liniilor de pe Str. Barbu Văcărescu și Bd. Dimitrie Pompei



planșă de detaliu cu noile cote ale Str. Barbu Văcărescu (între Str. Fabrica de Glucoză și Sos. Pipera).



planșă de detaliu privind conectarea liniilor de tramvai de pe Bd. D. Pompei cu Str. B. Văcărescu.

P.U.Z. Inelul Median – zona Nord (tronsonul 3), realizat în anul 2011 și actualizat în 2014, propune conectarea liniei de tramvai de pe Bd. Dimitrie Pompei cu cea de pe Str. Barbu Văcărescu, prin înălțarea cotei Străzii Barbu Văcărescu și strămutarea ei parțială pe actuala Str. Gara Herăstrău, anulând astfel impedimentul produs de diferența de nivel dintre cele două artere cu tramvai.

Invitat pe 6 februarie 2023, la emisiunea "Cu Gândul la București", Dl. Viceprimar General Stelian Bujuveanu a declarat faptul că **Primăria Capitalei dorește realizarea acestui proiect de conectare al liniilor de tramvai.** În acest context, reiterăm faptul că investiția în **modernizarea liniei 5 în zona dintre Șos. Fabrica de Glucoză și Șos. Pipera trebuie să țină cont de această soluție.**

3.2. Culoar dedicat tramvai+autobuz pe Str. Barbu Văcărescu și Str. Alexandru Șerbănescu

În pachetul de propuneri emis de Asociație, nr.MU30/06.07.2022, înregistrat la STB S.A. cu nr.52826/07.07.2022 și PMB cu nr.93669/07.07.2022, propunem și argumentăm necesitatea implementării soluției culoarului unic pe aceste artere, autobuzele 182, 243, 282 și 330 fiind astăzi blocate zeci de minute în coloanele de pe carosabilul general. **Propunem mutarea stâlpilor de susținere ai rețelei de tramvai și iluminatului public pe lateralele străzilor B. Văcărescu și Al. Șerbănescu. Păstrarea stâlpilor pe centru s-ar putea să intre în conflict cu utilizarea amprizei liniei de tramvai de către autobuze, prin obturarea vizibilității și reducerea gabaritului de circulație.** ADI-TPBI, prin Răspunsul nr.32545/20.07.2022, a analizat propunerea și o consideră benefică, după cum urmează:

Propunere Asociația „Metrou Ușor”: pe porțiunile unde traseul liniei de tramvai 5 se suprapune cu traseul liniilor de autobuz 182, 282 și 243 să fie creat culoar unic TRAM+BUS.

Punct de vedere TPBI: Agreăm soluția propusă. Pentru viitoarele modernizări ale infrastructurii de tramvai, considerăm oportun ca încă din faza de proiectare trebuie avute în vedere următoarele aspecte:

- mărirea distanței între cele două sensuri ale căii de rulare astfel încât în zona peroanelor să fie permisă trecerea simultană a două autobuze care circulă din direcții opuse;
- infrastructura căii de rulare să permită circulația tramvaielor și autobuzelor fără deteriorarea îmbrăcăminții asfaltice;

Complementar cu această propunere, am realizat și o serie de soluții punctuale pentru mai buna deservire a viitoarelor stații comune de tramvai și autobuz de pe traseu. Acestea sunt descrise pe larg în documentul Asociației precizat anterior, fiind deja analizate punctual de ADI-TPBI.

Lot 4:

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

4.1. Culoar dedicat tramvai+autobuz pe Bd. Ion Mihalache, între Piața Victoriei și Clăbucet

Conform proiectului, pe Bd. Ion Mihalache nu se fac referiri la introducerea sistemului de culoar unic tramvai+autobuz.

În pachetul de propuneri emis de Asociație, nr.MU44/21.11.2022, înregistrat la PMB cu nr.175716/21.11.2022, propuneam și argumentam **necesitatea implementării soluției culoarului unic pe Bd. Ion Mihalache, autobuzele 205, 282, 381 circulând cu dificultate în traficul general.** ADI-TPBI, prin Răspunsul nr.36612/07.02.2023, a analizat propunerea și o consideră benefică, după cum urmează:

Se propune ca modernizarea liniei de tramvai pe Bd. Ion Mihalache sa fie realizată în regim culoar unic TRAMVAI + AUTOBUZ, distanța proiectată dintre sensurile de circulație ținând astfel cont de gabaritul autobuzelor.

Punct de vedere TPBI: De acord, conform soluției de proiectare.

Complementar cu această propunere, am realizat și o serie de soluții punctuale pentru mai buna deservire a viitoarelor stații comune de tramvai și autobuz de pe traseu. Acestea sunt descrise pe larg în documentul precizat anterior. ADI-TPBI, le consideră oportune, după caz, condiționându-le de implementarea culoarului unic:

Punct de vedere TPBI: De acord, în contextul realizării culoarului unic.

Lot 5:

Reabilitare sistem rutier pe arterele Str. Paleologu, Str. Armand Călinescu, Str. Vasile Lascăr, Str. Lizeanu și Intrarea Vagonului

5.1. Configurația Str. Lizeanu

Conform planșelor proiectului, pe Str. Lizeanu se păstrează configurația actuală a benzilor, respectiv 1,5 benzi carosabile (inclusiv tramvai) pe fiecare sens de circulație. Această configurație disproporționată a sensurilor de circulație, precum și trama stradala inegală, permite autoturismelor să depășească tramvaiul prin dreapta, îngreunând circulația tramvaiului.

În pachetele de propuneri, Asociația propune și argumentează necesitatea reconfigurării carosabilului din 1,5 benzi carosabile pe sens, în 2 benzi spre Șos. Ștefan cel Mare și 1 bandă spre Str. Reînvierii. ADI-TPBI, a analizat propunerea și consideră că trebuie studiată de către proiectant, după cum urmează:

Transformarea configurației str. Lizeanu în 3 benzi: 2 benzi spre Șos. Ștefan cel Mare (din care se recomandă linia tramvaiului ca bandă unică) și o bandă către str. Reînvierii.

Punct de vedere TPBI: Soluția trebuie studiată de proiectant pentru verificarea distanțelor disponibile.

Lot 6:

Reabilitare sistem rutier pe Bulevardul Dimitrie Pompeiu, Șoseaua Petricani, Bulevardul Lacul Tei, Str. Maica Domnului, Str. Reînvierii și Str. Turmelor

6.1. Configurația Str. Maica Domnului

Conform planșelor proiectului, pe Str. Maica Domnului se păstrează configurația actuală, variabilă, a benzilor, respectiv 1,5 benzi carosabile (inclusiv tramvai) pe fiecare sens de circulație. Această configurație disproporționată a sensurilor de circulație, precum și trama stradala inegală, permite autoturismelor să depășească tramvaiul prin dreapta, îngreunând circulația tramvaiului.

În pachetele de propuneri, Asociația propune și argumentează necesitatea reconfigurării carosabilului din 1,5 benzi carosabile pe sens, în 2 benzi spre Bd. Lacul Tei și 1 bandă spre Str. Reînvierii. ADI-TPBI, a analizat propunerea și consideră că trebuie studiată de către proiectant, după cum urmează:

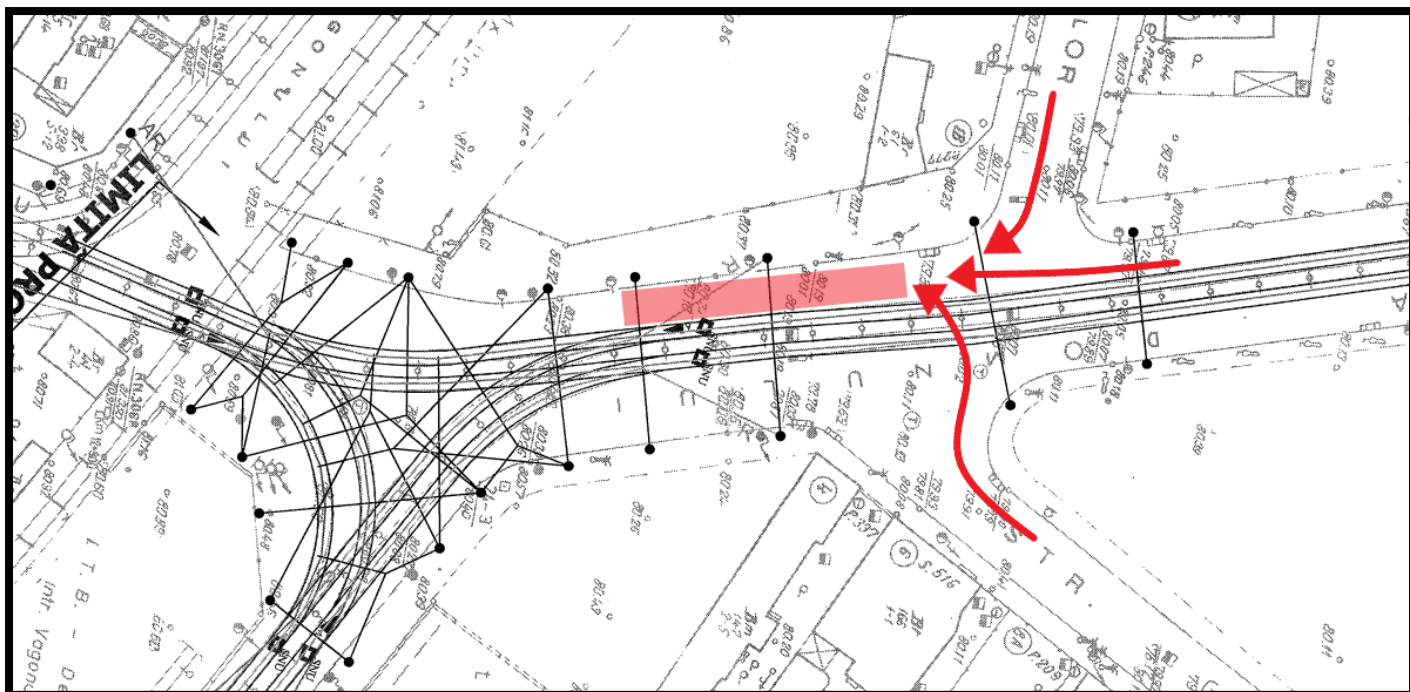
Reconfigurarea străzii Maica Domnului cu re poziționarea liniilor de tramvai și crearea a două benzi spre Pipera și o bandă către centru.

Punct de vedere TPBI: Soluția trebuie studiată de proiectant pentru verificarea distanțelor disponibile.

Realizarea unui peron dedicat stației „Alexandru cel Bun”.

Punct de vedere TPBI: În configurația actuală a străzii Maica Domnului nu este loc suficient pentru amplasarea peronului, soluția trebuie studiată în faza de proiectare coroborat cu eventuala reconfigurare a str. Maica Domnului.

6.2. Perpetuarea condițiilor periculoase și a lipsei accesibilității la stația “Reînvierii” (linii 16, 36, sens spre Sf. Vineri, Republica)



Conform planșelor proiectului, pe Str. Maica Domnului, în zona stației "Reînvierii" (linii 16/36, sens spre Sf. Vineri/Republica) se păstrează amplasamentele actuale, fără edificarea unui peron. Stația este periculoasă deoarece în acest punct se întâlnesc 3 fluxuri rutiere aglomerate: dinspre Str. Maica Domnului, Str. Pârgarilor și Str. Grigore Ionescu, toate converg spre zona stației.

În pachetul de propuneri emis de Asociație, propunem și argumentăm această problemă și propunem două soluții. Prima este **introducerea unui peron, prin reconfigurarea tramei stradale din zona benzinăriei. A doua este mutarea stației circa 50m spre Bd. Lacul Tei, astfel încât stația să fie înainte de intersectarea străzilor Pârgarilor și Grigore Ionescu.** În acest caz, macazul de separare poate fi, de asemenea, mutat spre noua stație, iar liniile pot circula intercalate. Soluția tehnică există deja în București, la intersecția Calea Moșilor cu Str. Sf. Vineri, precum și la Piața Gemeni.

6.3. Culoar dedicat tramvai+autobuz pe Bd. Lacul Tei

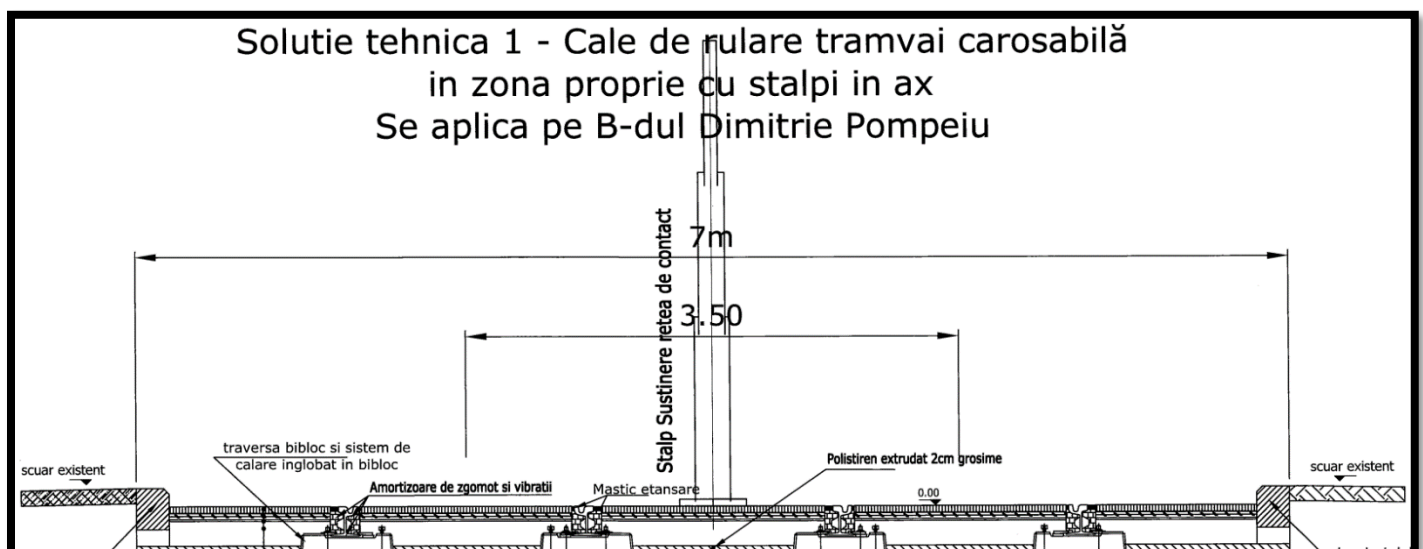
Conform proiectului, pe Bd. Lacul Tei nu se fac referiri la introducerea sistemului de culoar unic tramvai+autobuz.

În pachetul de propuneri emis de Asociație, propunem și argumentăm **necesitatea implementării soluției culoarului unic pe Bd. Lacul Tei, autobuzele 182 și 282 circulând cu dificultate în traficul general.** ADI-TPBI a analizat propunerea și o consideră benefică, după cum urmează:

Realizare culoar TRAMBUS pe Bd. Lacul Tei.

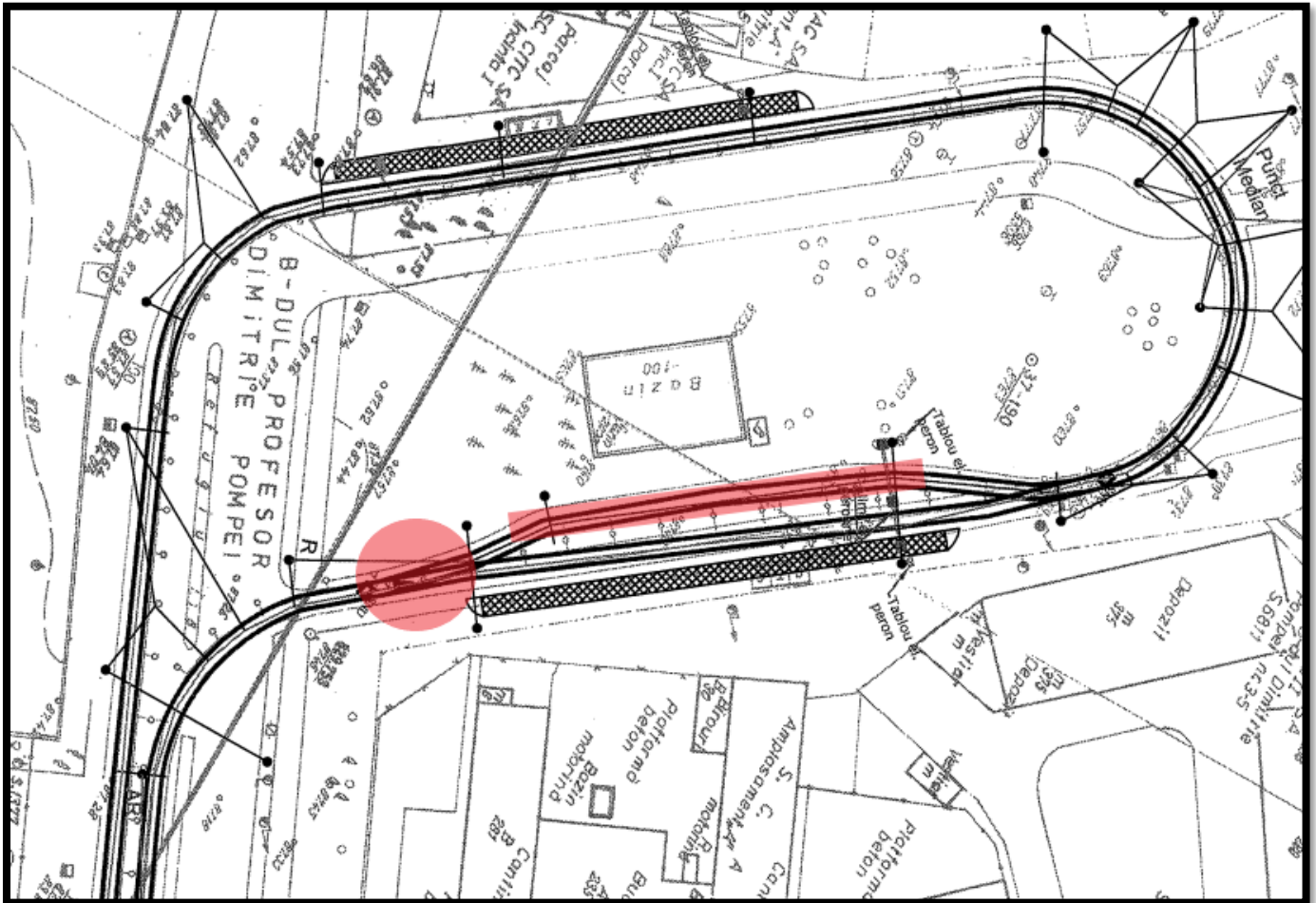
Punct de vedere TPBI: De acord cu realizarea unui culoar unic pe Bd. Lacul Tei, cu reconfigurarea/înființarea stației de tramvai la Facultatea de Construcții.

6.4. Culoar dedicat tramvai+autobuz pe Bd. Dimitrie Pompei



Conform planșelor proiectului, pe Bd. Dimitrie Pompei se păstrează soluția tehnică cu stâlpi centrali, pe axul carosabilului, între sensurile liniei de tramvai. Această soluție tehnică s-ar putea să intre în **conflict cu utilizarea amprizei liniei de tramvai de către autobuze**, prin obturarea vizibilității și reducerea gabaritului de circulație. **Propunem mutarea stâlpilor de susținere a rețelei de tramvai și iluminatului public pe lateralele bulevardului D. Pompei.**

6.5. Terminalul Platforma Industrială Pipera



Conform planșelor proiectului, Terminalul Pipera păstrează aceeași configurație și amplasament al liniilor.

Pentru separarea celor două linii de staționare, **macazurile sunt amplasate imediat după traversarea bulevardului Dimitrie Pompei, configurație care obligă astăzi tramvaiele să oprească de-a latul bulevardului până ce vatmanul schimbă manual macazul, dacă este cazul.** Chiar dacă macazurile vor fi automatizate, riscul defectării lor este foarte crescut. De asemenea, **linia 2 pentru coborârea pasagerilor nu beneficiază de peron dedicat, obligând călătorii să coboare pe linia 1 și îngreunând accesibilitatea.**

Propunem mutarea macazului de separare a liniilor de staționare înainte de traversarea carosabilului. Schimbarea macazurilor și preselecția firului de staționare se va realiza, astfel, în afara carosabilului și nu va mai fi necesară oprirea fluxurilor rutiere de pe bulevard. Tramvaiele s-ar afla deja pe linia de staționare selectată în momentul intersectării carosabilului. **Mutarea macazului conform propunerii ar permite și realizarea unui peron suplimentar de cel puțin 36m pentru debarcare la linia 2,** similar cazurilor de bune practici existente la terminalurile Romprim sau Sf. Vineri.

Suplimentar, în perspectiva conectării liniilor de tramvai de pe Bd. Dimitrie Pompei cu Str. Barbu Văcărescu, după cum am elaborat pentru Lotul 3, ar fi oportună realizarea anticipată a racordurilor spre Str. Barbu Văcărescu concomitent cu modernizarea Lotului 6.

Lot 10:

Reabilitare sistem rutier pe Bulevardul Basarabia de la intersecția cu B-dul 1 Decembrie 1918 până la cap terminal Republica

10.1. Terminalul Republica

Conform planșelor proiectului, Terminalul Republica păstrează același amplasament al liniilor.

După cum am punctat în pachetul de propuneri, există o posibilitate ca drumul de acces din interiorul FAUR (cuprins între terminalurile FAUR Poarta 4 și Republica) să devină arteră deschisă circulației publice. Amplasamentul actual al buclei și configurația liniilor de staționare sunt în axul viitoarei artere. Considerăm că soluția proiectată nu întrevide viitoarele dezvoltări rutiere.

Lot 11:

Reabilitare sistem rutier pe Bulevardul Expoziției, Strada Aviator Popișteanu, Strada Puțul lui Crăciun, Strada Dornei și Strada Clăbucet

11.1. Culoar dedicat tramvai+autobuz pe Bd. Expoziției

Cale de rulare

Conform raportului de expertiză se recomandă soluția tehnică 1 – Cale de rulare tramvai carosabilă înglobată în beton cu sina cu canal

Conform proiectului, pe Bd. Expoziției nu se fac referiri la introducerea sistemului de culoar unic tramvai+autobuz. Remarcăm, însă, că proiectul include și **înlocuirea șinelor actuale de tip caleferată cu șine carosabile, asfaltate, înglobate în beton**. Se creează, astfel, premisele necesare **introducerii circulației autobuzelor pe liniile de tramvai pe Bd. Expoziției**, aspect necesar având în vedere dezvoltările imobiliare puternice din zonă.

Lot 14:

Modernizare linie acces Depou Titan pe strada Nicolae Teclu

14.1. Configurație Str. Nicolae Teclu

Conform planșelor proiectului, pe Str. Nicolae Teclu se păstrează amplasamentul actual al liniilor, pe latura estică a străzii. Volumul de trafic de pe stradă a crescut în urma realizării podului nou de pe Splaiul Unirii, peste Dâmbovița, iar artera va deveni și mai atractivă după finalizarea pasajului construit de Primăria Sector 3 la Complex Titan.

Propunem analizarea oportunității centrării liniei de tramvai pe axul străzii, în perspectiva de dezvoltare viitoare a zonei.

Lot 16:

Reabilitare sistem rutier pe Bulevardul Timișoara între Str. Valea Cascadelor și terminal CET Vest

16.1. Configurație Bd. Timișoara

Conform planșelor proiectului, pe Bd. Timișoara, între Str. Valea Cascadelor și terminal CET Vest, se păstrează amplasamentul actual al liniilor, pe banda 1 a străzii pe fiecare sens de circulație. Volumul de trafic pe arteră va crește după realizarea **străpungerii Drumului Radial 1 Vest Expres. La intersecția Bd. Timișoara cu Str. Valea Cascadelor, tramvaiele trec de pe banda 3 pe banda 1 și invers.**

Propunem analizarea oportunității **centrării liniei de tramvai pe axul străzii**, în perspectiva de dezvoltare viitoare a zonei și a coroborării proiectului cu străpungerea Vest Expres.

Cu stimă
Asociația "Metrou Ușor"
14 februarie 2023