



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 41 / 03.10.2022

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 infrastructurii de tramvai din Proiectele HCGMB nr.10707, 10708, 10709 și 10710

În luna iulie 2022, Asociația Metrou Ușor a trimis instituțiilor abilitate două pachete de propuneri pentru modernizarea liniilor 40, 55 (documentul MU nr.29/04.07.2022, înregistrat la PMB cu nr.91868/05.07.2022, la ADITPBI cu nr.32502/05.07.2022 și la STB S.A. cu nr.52793/05.07.2022) și a liniei 5 de tramvai (documentul MU nr.30/06.07.2022, înregistrat la PMB cu nr.93669/07.07.2022, la ADITPBI cu nr.32545/07.07.2022 și la STB S.A. cu nr.52826/07.07.2022).

Între timp, Primăria Municipiului București și-a anunțat oficial intenția de a demara licitația și pentru **proiectarea și execuția tuturor celorlalte tronsoane rămase nemodernizate** din rețeaua de tramvai, veste pe care Asociația Metrou Ușor și societatea civilă o primesc cu bucurie, după 15 ani de stagnare și degradare continuă a infrastructurii învechite.

În acest context, având în vedere **aprobarea recentă a indicatorilor tehnico-economici faza D.A.L.I.**, pentru obiectivele de investiții ce au ca scop reabilitarea sistemului rutier de pe multiple artere cu tramvai, precum și anunțul public oficial conform căruia **în curând va fi lansată licitația pentru proiectare și execuție**, venim în întâmpinarea autorităților decidente (PMB, ADITPBI) cu un pachet nou de **propuneri punctuale ce au ca scop eficientizarea exploatării și creșterea calității serviciului pentru călători.**

Proiectele pe care le atingem în acest document sunt următoarele:

1. Obiectivul de investiții intitulat "**Reabilitare sistem rutier pe Bulevardul Basarabia de la intersecția cu B-dul. 1 Decembrie 1918 până la cap terminal Republica**" (proiectul HCGMB: <https://doc.pmb.ro/consiliu/sedinte/476/oz/10707.pdf>).
2. Obiectivul de investiții intitulat "**Reabilitare sistem rutier pe Bulevardul Mărășești între Bulevardul Dimitrie Cantemir și Strada 11 Iunie**" (proiectul HCGMB: <https://doc.pmb.ro/consiliu/sedinte/476/oz/10708.pdf>).
3. Obiectivul de investiții intitulat "**Reabilitare sistem rutier pe Strada Dristorului între B-dul. Camil Ressu și Strada Baba Novac**" (proiectul HCGMB: <https://doc.pmb.ro/consiliu/sedinte/476/oz/10709.pdf>).
4. Obiectivul de investiții intitulat "**Reabilitare sistem rutier pe Bulevardul Timișoara între Strada Valea Cascadelor și terminal CET Vest**" (proiectul HCGMB: <https://doc.pmb.ro/consiliu/sedinte/476/oz/10710.pdf>).

Capitolul 1:

Bd. Basarabia de la intersecția cu Bd. 1 Decembrie 1918 până la terminal Republica

1.1. Propunem ca modernizarea terminalului Republica să țină cont de nevoile actuale și viitoare de staționare ale liniilor de autobuz. Sunt necesare peroane dedicate atât tramvaielor, cât și autobuzelor, similar terminalelor de mare capacitate TRAM+BUS precum Ghencea sau Piața Presei Libere.

De asemenea, este important ca poziționarea terminalului să țină cont de perspectiva de dezvoltare a viitorului bulevard care se conturează între FAUR Poarta 4 și terminalul Republica, pe actualul drum de acces industrial din incinta platformei FAUR.

Motivare: În prezent, în terminalul Republica întorc 8 linii regionale de autobuz (406, 407, 451, 452, 454, 457, 458, 460). Numărul crescut al autobuzelor care staționează este o problemă pentru configurația actuală depășită, în contextul în care autobuzele și tramvaiele staționează în prezent pe aliniamentul viitorului bulevard.

1.2. Propunem ca la intersecția Bd. 1 Decembrie 1918 cu Bd. Basarabia să fie realizat un nou peron unic în sensul de circulație spre Șos. Morarilor, comun pentru liniile de tramvai 36 și 40, în oglindă cu peronul comun existent pe sensurile de circulație spre periferie.

Motivare: În prezent, călătorii care doresc să circule de la intersecția Bd. 1 Decembrie 1918 cu Bd. Basarabia, spre Bd. N. Grigorescu, pot opta doar pentru una dintre cele două linii de tramvai (36 sau 40) deoarece stațiile acestora sunt separate, înainte de intersecție. Acest lucru constituie un disconfort pentru cei care trebuie să călătorească pe tronsonul comun al celor două linii. Propunerea Asociației rezolvă și problema stației "Bd. Basarabia" de pe Bd. 1 Decembrie 1918, aferentă liniei 40, stație care nu beneficiază în prezent de un peron dedicat, urcarea și coborârea călătorilor efectuându-se direct pe carosabil, peste două benzi de circulație rutieră.



Notă: se are în vedere modificarea acceptată de ADITPBI prin răspunsul nr.32502/21.07.2022.

Având în vedere adresa Asociației „Metrou Ușor”, nr. MU 29/04.07.2022, înregistrată la TPBI cu nr. 32502/05.07.2022, cu referire la propunerile pentru **proiectarea modernizării liniilor de tramvai 55, 40 și acces al liniei 40**, vă transmitem punctul de vedere al TPBI la soluțiile propuse.

• • •

Propunere pct. 2.2.3.: 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.

Extras din răspunsul ADITPBI nr.32502/21.07.2022

Capitolul 2: Bd. Mărășești între Bulevardul Dimitrie Cantemir și Strada 11 Iunie

2.1. Propunem accesibilizarea și creșterea gradului de siguranță a tuturor stațiilor de tramvai de pe acest traseu prin înălțarea carosabilului în stații (modelul Viena):



Motivare: În prezent, având în vedere trama stradală care nu permite peroane dedicate, urcarea și coborârea călătorilor se realizează direct pe carosabil, în condiții de nesiguranță și fără a exista un grad de accesibilitate pentru persoanele cu dizabilități.

2.2. Propunem separarea liniei de tramvai de traficul rutier general în intersecția Bd. Mărășești cu Bd. 11 Iunie prin resistemizarea intersecției.

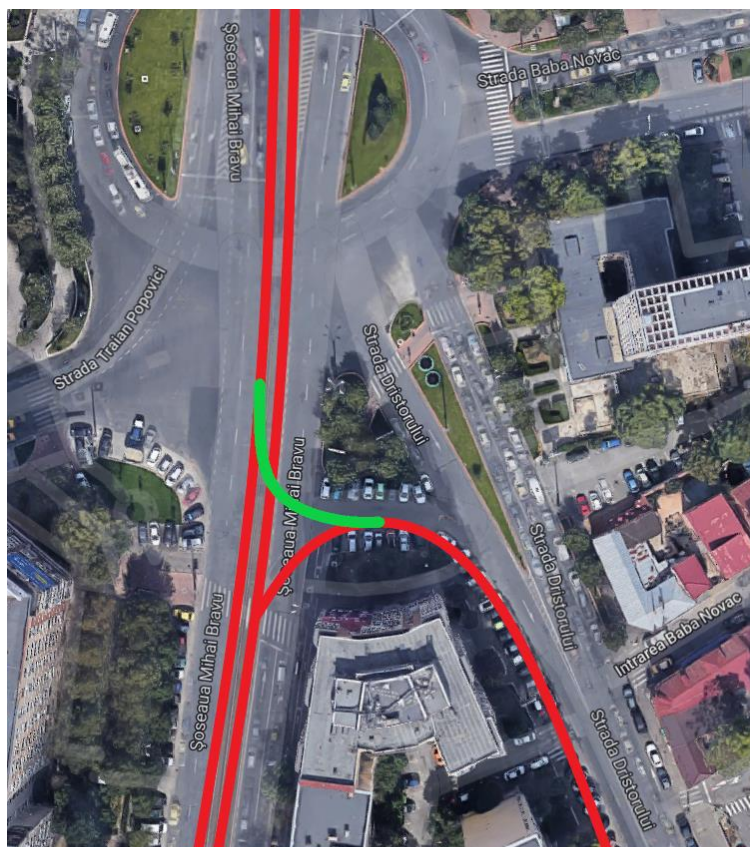
Motivare: În prezent, configurația intersecției conduce la conflicte de circulație și un risc ridicat de accidente rutiere.

Notă: Resistemizarea intersecției ar putea ține cont eventual de implementarea unei soluții de regenerare urbană pentru complexul monumental Fântâna Zodiac, arhitecții și urbanistii propunând publicului o serie de proiecte care ating inclusiv viziuni noi pentru transportul cu tramvaiul (*a se vedea concursul de soluții realizat de "Străzi pentru oameni", în parteneriat Apa Nova: <https://strazipentruoameni.net/proiecte/voteaza3>*).

Capitolul 3:

Str. Dristorului între Bd. Camil Ressu și Str. Baba Novac

3.1. Propunem completarea posibilităților tehnologice de întoarcere a tramvaielor din zonă prin realizarea unui racord nou suplimentar cu macaz dedicat dinspre rond Baba Novac (dinspre Piața Hurmuzachi) direct pe str. Dristorului.



LEGENDĂ: infrastructură existentă
macaz de conexiune propus

Motivare: Racordul nou pe care îl propunem reprezintă singura relație care, în prezent, este nefructificată de existența liniei tehnologice strategice de pe Str. Dristorului. Importanța racordului pe care îl propunem este cu atât mai relevantă în contextul șantierului pe care Primăria Sectorului 3 îl va demara prin construirea unui pasaj rutier subteran pe Șos. Mihai Bravu.

Mai precis, în prezent, în caz de necesitate, bucla tehnologică de pe Str. Dristorului poate fi utilizată pentru a întoarce doar dinspre/către 3 puncte cardinale (vest, sud, est), dar nu și dinspre/către nord (Piața Hurmuzachi). Realizarea macazului ar asigura o redundanță în sistemul de tramvai pe o rază de câțiva km, crescând flexibilizarea rețelei în caz de devieri și situații neprevăzute, din toate direcțiile de circulație.

De asemenea, noul racord propus ar reprezenta inclusiv o alternativă mai rapidă și mai economică pentru retragerile din traseu dinspre nord (Piața Hurmuzachi), direct către Depoul Titan.

Notă: Deși linia de pe Bd. Mihai Bravu este modernizată, considerăm că beneficiile menționate justifică intervențiile pentru introducerea noului racord cu macaz, mai ales în perspectiva construcției preconizate a unui pasaj rutier subteran în zonă de către Primăria Sectorului 3, timp în care circulația tramvaielor va fi suspendată.



**1. Întoarcere completă către sud
(Pasaj Mihai Bravu) - POSIBILĂ**



**2. Întoarcere completă către est
(Complex STB Titan) - POSIBILĂ**



**3. Întoarcere completă către vest
(Poșta Vitan) - POSIBILĂ**



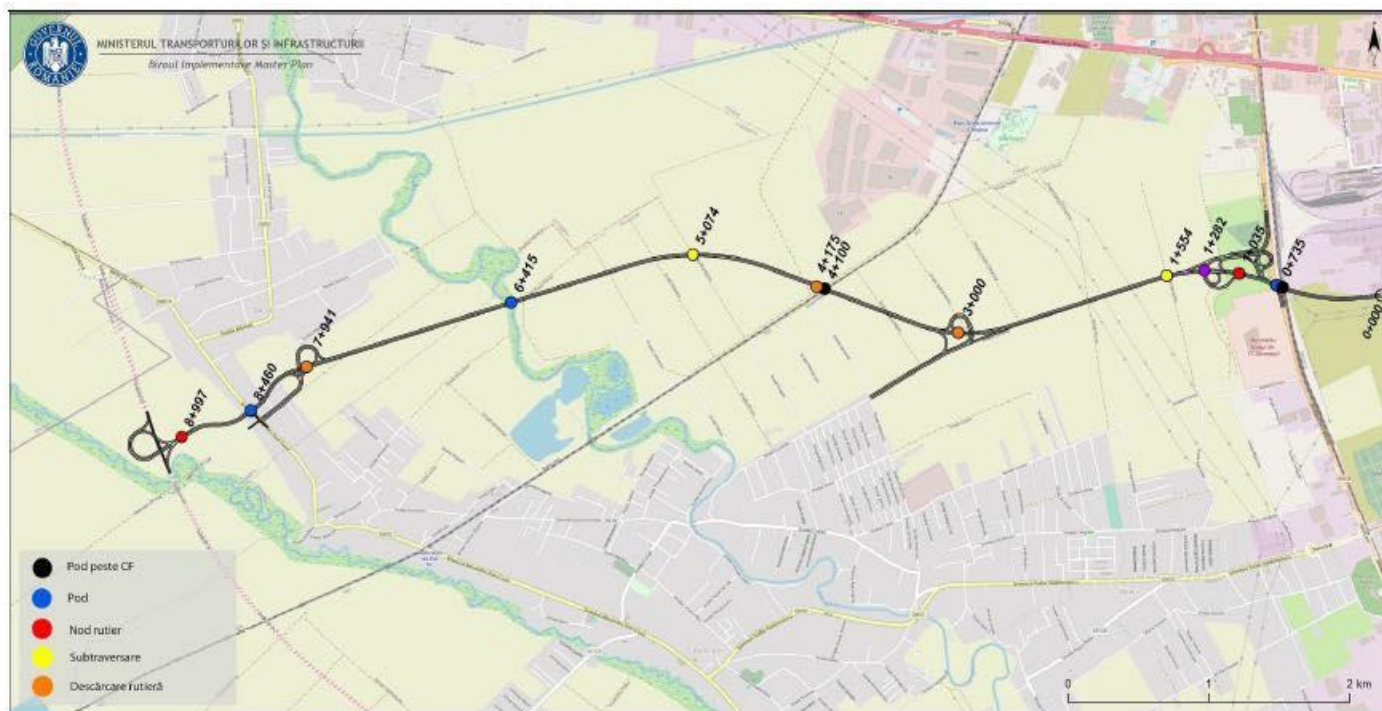
**4. Întoarcere completă către nord
(Piața Hurmuzachi) - IMPOSIBILĂ**

3.2. Sugerăm analizarea mutării liniei de tramvai pe banda a II-a de pe carosabil, pe Str. Dristorului.

Motivare: Problemele cu parcare și staționarea neregulamentară pe banda I sunt extrem de frecvente pe Str. Dristorului, situație agravată și de permiterea/facilitarea parcării pe linie de către Primăria Sectorului 3. Acest lucru cauzează indisponibilitatea utilizării buclei strategice în caz de necesitate imediată.

Capitolul 4: Bd. Timișoara între Str. Valea Cascadelor și CET Vest

4.1. Considerăm imperios necesară corelarea acestui proiect de reabilitare a infrastructurii de tramvai existentă cu Proiectul drumului radial "DR1 Vest Expres", respectiv extinderea / străpungerea Bd. Timișoara către D.N. Centura București și Autostrada de Centură A0.



DR1 – Vest Expres (sursă: Ministerul Transporturilor)

De asemenea, planurile oficiale ale Primăriei Municipiului București pentru extinderea rețelei de tramvai, care au deja o vechime de peste 15 ani, prevăd continuarea liniei de pe Bd. Timișoara până la centura feroviară. Acolo este propusă realizarea unei stații feroviare pe calea ferată de centură pentru viitorul tren metropolitan, precum și a unui terminal multimodal de tip Park&Ride în care să întoarcă tramvaiele și autobuzele regionale, iar navetiștii să-și poată lăsa mașinile la intrarea în oraș.

Concret, considerăm că limitarea rețelei de tramvai doar până la actuala buclă simplă existentă la Terminalul CET Vest este o măsură anacronică în contextul creșterii ofertei rezidențiale, extinderii infrastructurii rutiere și planificării unei stații CF pentru trenul metropolitan. Suntem de părere ca tramvaiul trebuie extins cu cel puțin aprox. 1km până la centura feroviară, acolo unde se vor putea asigura facilitățile necesare unui nod intermodal modern, contemporan, între trenul metropolitan și tramvai. Desigur, bucla actuală CET Vest poate fi păstrată pentru utilizarea în scop tehnologic (avarii, accidente, etc).

4.2. Propunem centrarea liniei de tramvai în raport cu axul drumului pe Bd. Timișoara, cu asigurarea toleranțelor de gabarit pentru circulația în regim de bandă unică a tramvaielor și autobuzelor.

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"
3 octombrie 2022