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

Nr. MU 62 / 31.03.2023

Către: Primăria Municipiului București
gabriel.popescu@pmb.ro și directiaproceduri@pmb.ro

Observații și propuneri în etapa de Consultare a Pieței – LOTUL 1

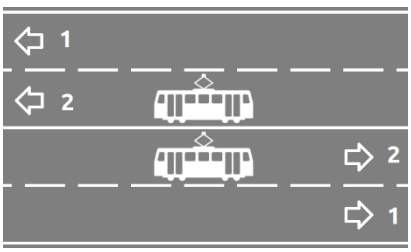
Având în vedere că LOTUL 1 este în consultare până pe data de 3 aprilie 2023, trimitem P.M.B. observațiile și propunerile noastre.

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

Dat fiind succesul implementării culoarelor unice TRAM+BUS la nivelul Bucureștiului, Asociația susține categoric implementarea acestui concept pe scară largă, încă din faza de proiectare, pe bulevardele cu cel puțin două benzi carosabile, pe fiecare sens. Din experiența exploatării, pentru atingerea acestui deziderat trebuie întrunite o serie de condiții esențiale:

- lățimea culoarului unic trebuie calculată pentru a acomoda și circulația autobuzelor;
- în zona peroanelor, distanța dintre sensurile opuse ale liniilor de tramvai trebuie să permită circulația nestânjenită a vehiculelor. În prezent, conform documentelor circulare și regulamentelor interne impuse de STB, șoferii și vatmanii au obligația de a se aștepta reciproc pentru eliberarea stației. Situația aceasta nu este acceptabilă pentru viitoarele modernizări ale infrastructurii.
- nu este acceptabilă amplasarea stâlpilor rețelei de tramvai sau iluminat public în zona mediană dintre sensurile de circulație ale culoarului, întrucât se reduce gabaritul necesar circulației autobuzelor în condiții optime de viteză și siguranță. Un exemplu negativ se regăsește pe Șos. Colentina, la intersecția cu Doamna Ghica, unde stâlpii rețelei de contact ai tramvaiului sunt amplasați central și îngreunează semnificativ circulația autobuzelor.

Popunerea generală 2:
Creșterea siguranței și accesibilității stațiilor pe străzile cu o singură bandă carosabilă pe sens, pe lângă linia de tramvai



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.

Pentru accesibilizarea stațiilor care în prezent nu beneficiază de peron, iar călătorii sunt nevoiți să pășească pe carosabil, susținem implementarea *"soluției 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 preia și funcția unui peron accesibil pentru călători. În paralel, se obține calmarea traficului, crescând siguranța tuturor participanților. Soluția a fost adoptată și are succes în multe țări europene, printre care Austria, Cehia, Germania și Polonia.

Fotografie preluată de la Operatorul din Viena, Wiener Linien (https://www.bildstrecke.at/Bilder/Alle?Search=Am%20tabor).

Fotografie preluată de pe Wikipedia (https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Raised_tram_stops).

Popunerea generală 3:
Creșterea accesibilității stațiilor pe străzile cu o singură bandă carosabilă pe sens, inclusiv linia de tramvai (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 astfel de situații, susținem aplicarea *"soluției Berna"*. Aceasta constă în apropierea liniei de bordura trotuarului în zona stațiilor, trotuarul devenind, astfel, un peron accesibil. Soluția este implementată deja în București pe Șos. Progresu, fiind răspândită în multe țări europene, printre care Elveția și Polonia.

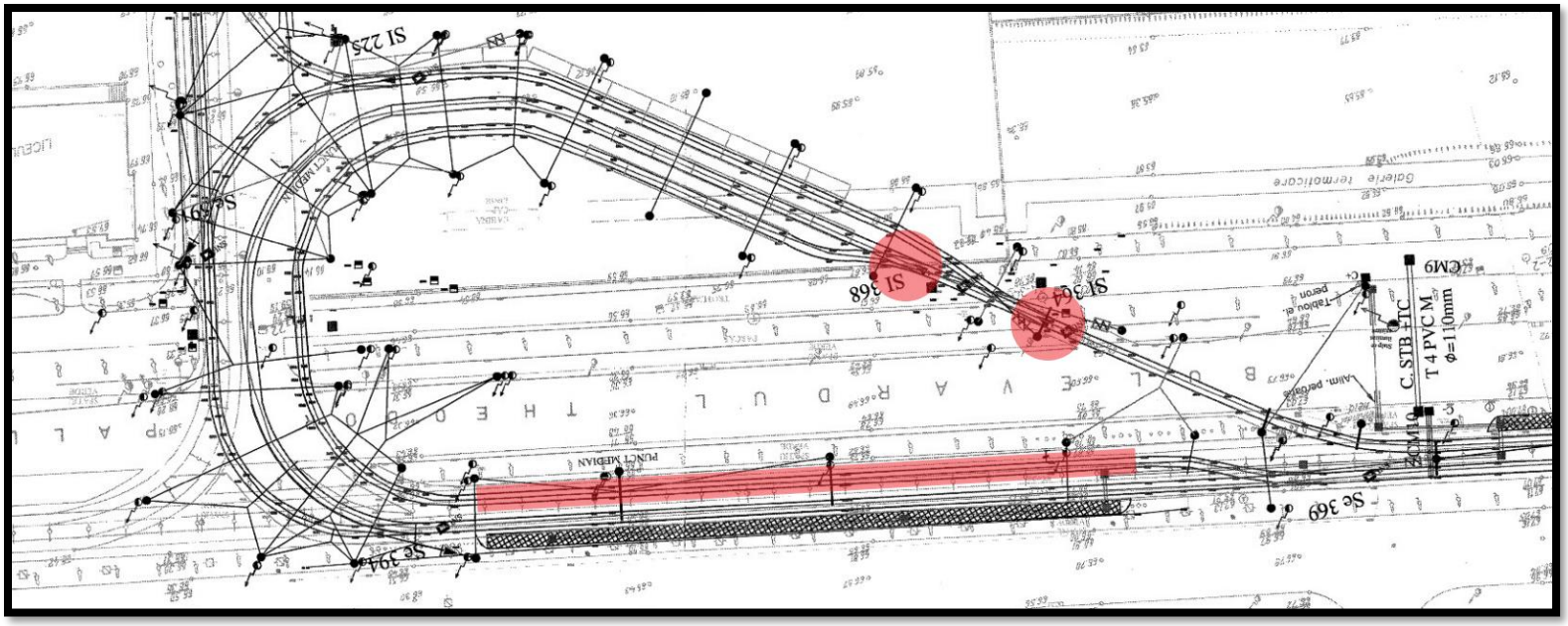
Stație pe o stradă modernizată în București.

Stație în Berna, Elveția. Linia se apropie de trotuar.

Trotuar care devine peron înălțat în stația de tramvai pe Șos. Progresu

PROPUNERI PUNCTUALE PENTRU LOTUL 1

1. Propuneri ce vizează 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. 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/descompletate: 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 staționeze se face în siguranța în zona mediană a drumului.

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 împiedicată**. Dacă tramvaiul sosește la linia a 2-a pentru urcare, călătorii sunt obligați să coboare bordura peronului, 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 prin ușoara 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 conveargă spre linia unică de îmbarcare.** Astfel, **toți călătorii vor putea accesa platforma tramvaiului comod, accesibil și în siguranță,** direct de pe peron. Mai mult, se evită situația aberantă în care călătorii așteaptă să vadă la ce linie trage primul tramvai, pentru a se deplasa la peronul respectiv, deși ambele linii converg la ieșirea din stație pe un traseu comun.

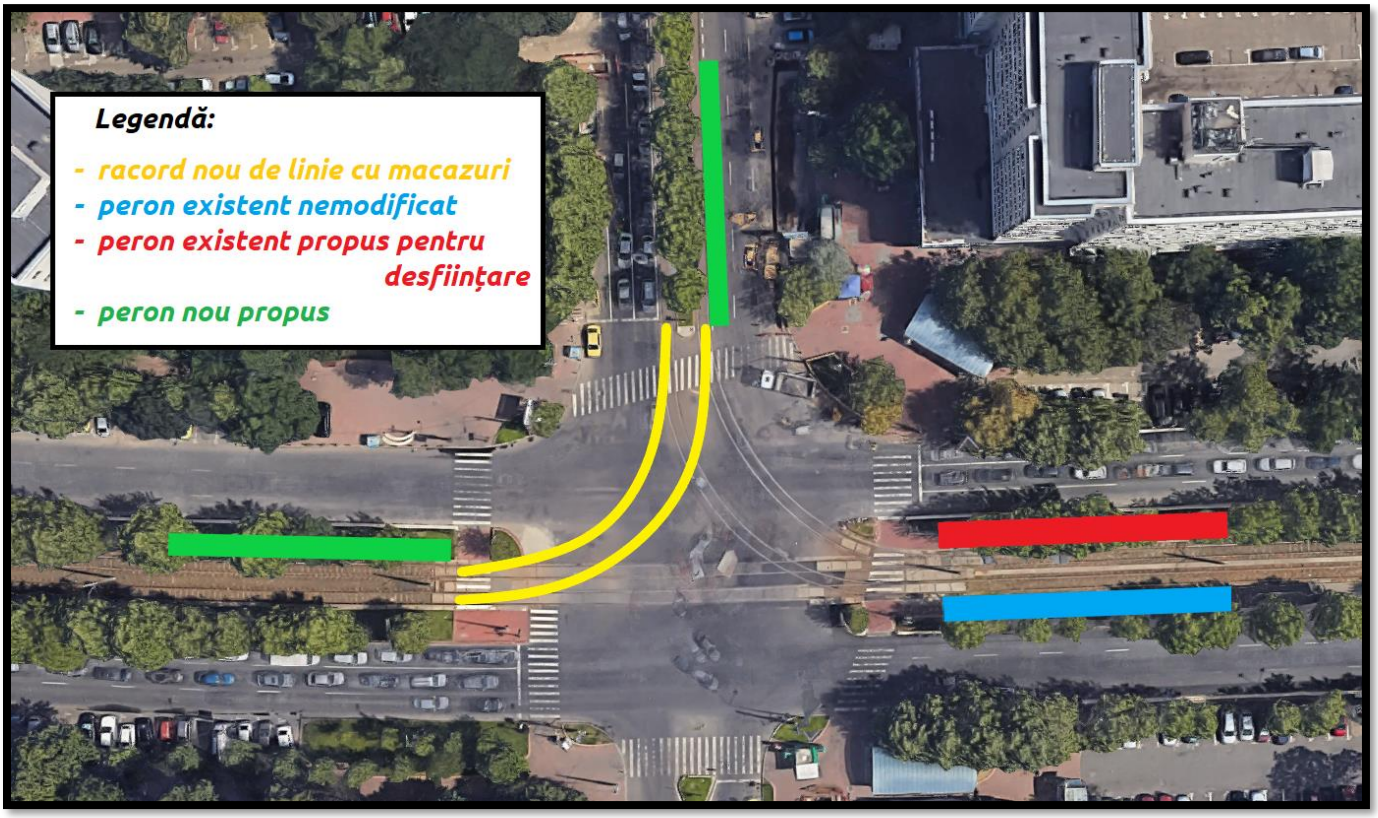
2. Propuneri ce vizează Bulevardul 1 Decembrie 1918:

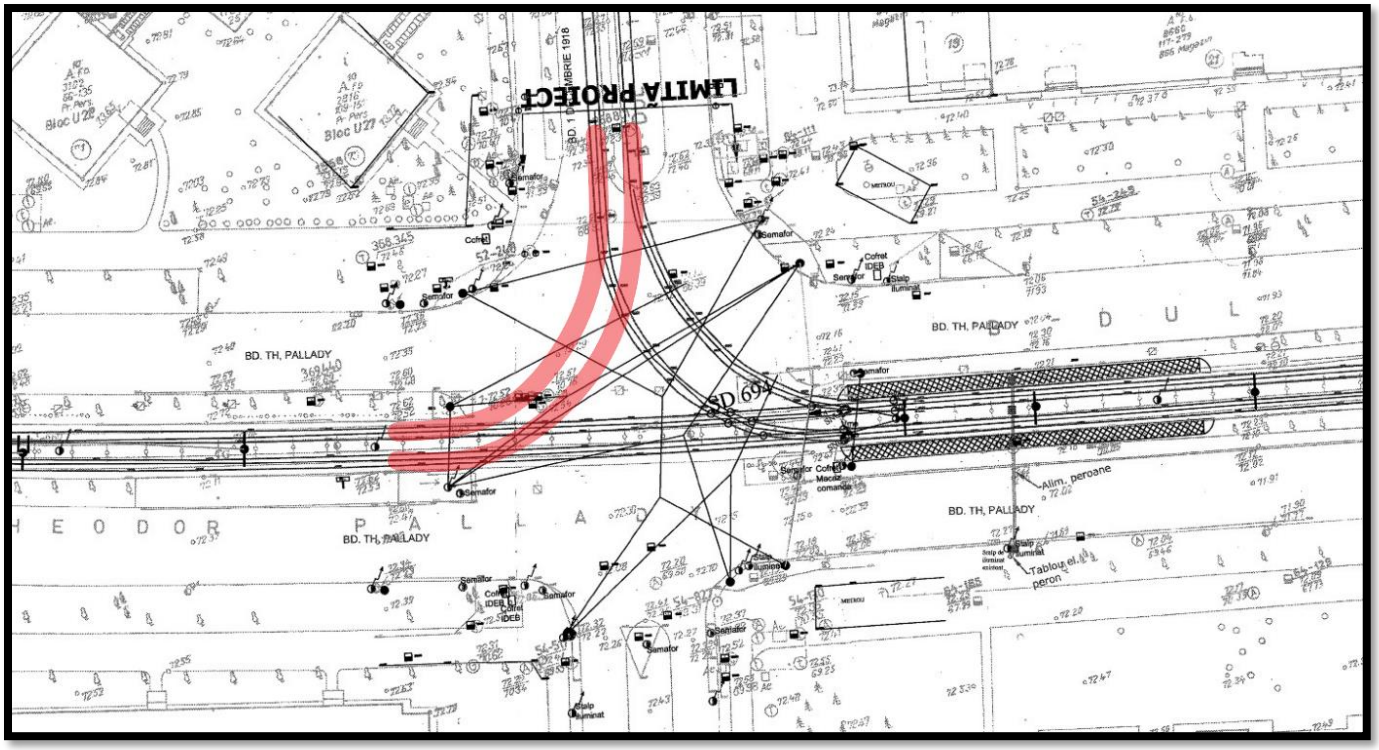
2.1. Racord nou dinspre Piața Sf. Vineri, spre Bd. 1 Decembrie 1918, inclusiv cu realizarea unui nou peron pe Bd. 1 Decembrie 1918 spre FAUR, precum și pe Bd. Theodor Pallady spre Piața Sf. Vineri.

Motivare: Noul racord oferă posibilități pentru noi legături pentru călători. De asemenea, se obține și eficientizarea tehnologică, prin flexibilizarea rețelei de tramvai în cazuri de avarie, accidente sau devieri, cu atât mai mult cu cât la Piața Titan există o buclă de întoarcere ce permite întoarcerea din toate direcțiile.

Cel mai recent exemplu în care acest racord și-ar fi dovedit utilitatea a avut loc în perioada 4-5 martie 2023, cu ocazia lucrărilor la pasajul rutier de la Complex Titan. În acest timp, tramvaiele liniei 27 s-au limitat la Piața Titan (Bd. Nicolae Grigorescu), iar liniile 19 și 40 s-au limitat la FAUR Poarta 4. Dacă ar fi existat racordul propus, linia 27 ar fi fost deviată spre FAUR Poarta 4, iar liniile 19 și 40 ar fi fost deviate la Piața Titan, făcând utilizabili încă 2,3km de rețea, respectiv 4 stații sumplimentare. Totodată, s-ar fi redus bulversarea și disconfortul călătorilor prin înființarea liniilor de navetă cu autobuze.

Pentru acomodarea noului racord, este necesară reamplasarea unui peron, precum și realizarea a două noi peroane.





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 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 peroanelor.

Ne menținem și punctul de vedere conform căruia reorganizarea peroanelor este necesară.

2.2. Pentru stațiile "Barajul Rovinari" și "Barajul Iezeru", propunem aplicarea "soluției Viena" descriesă în propunerea generală nr.2 de pe prima pagină a acestui document.

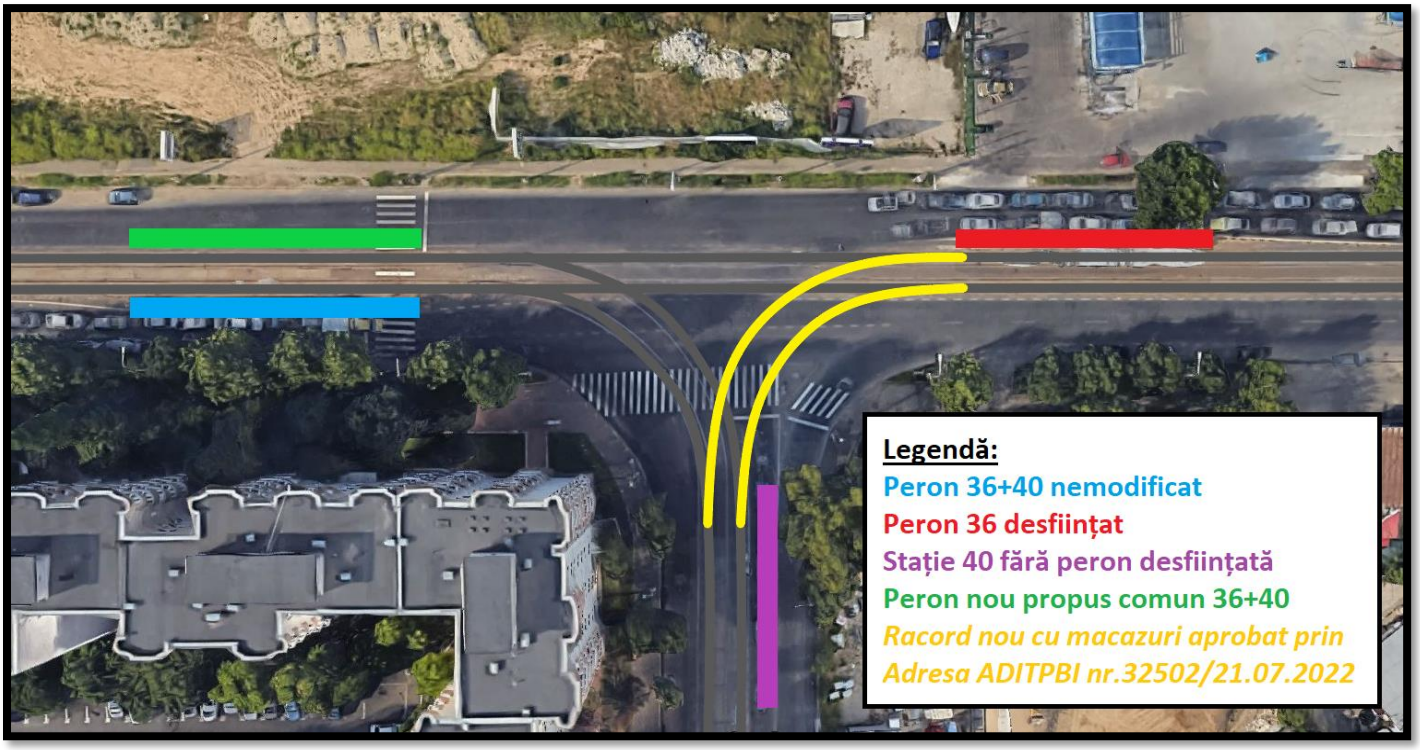
2.3. Pentru intersecția Bd. 1 Decembrie 1918 și Bd. Basarabia:

a.) Propunem realizarea unui racord nou, suplimentar, cu macazuri între Bd. 1 Decembrie 1918 și Bd. Basarabia, spre terminalul Republica, în ambele sensuri de circulație.

Motivare: Eficientizare tehnologică prin simplificarea accesului și retragerii dintre terminalul Republica și Depoul Titan, reducând costurile de exploatare. Mai mult, se obține flexibilizarea rețelei de tramvai în cazuri de avarie, accidente și devieri.

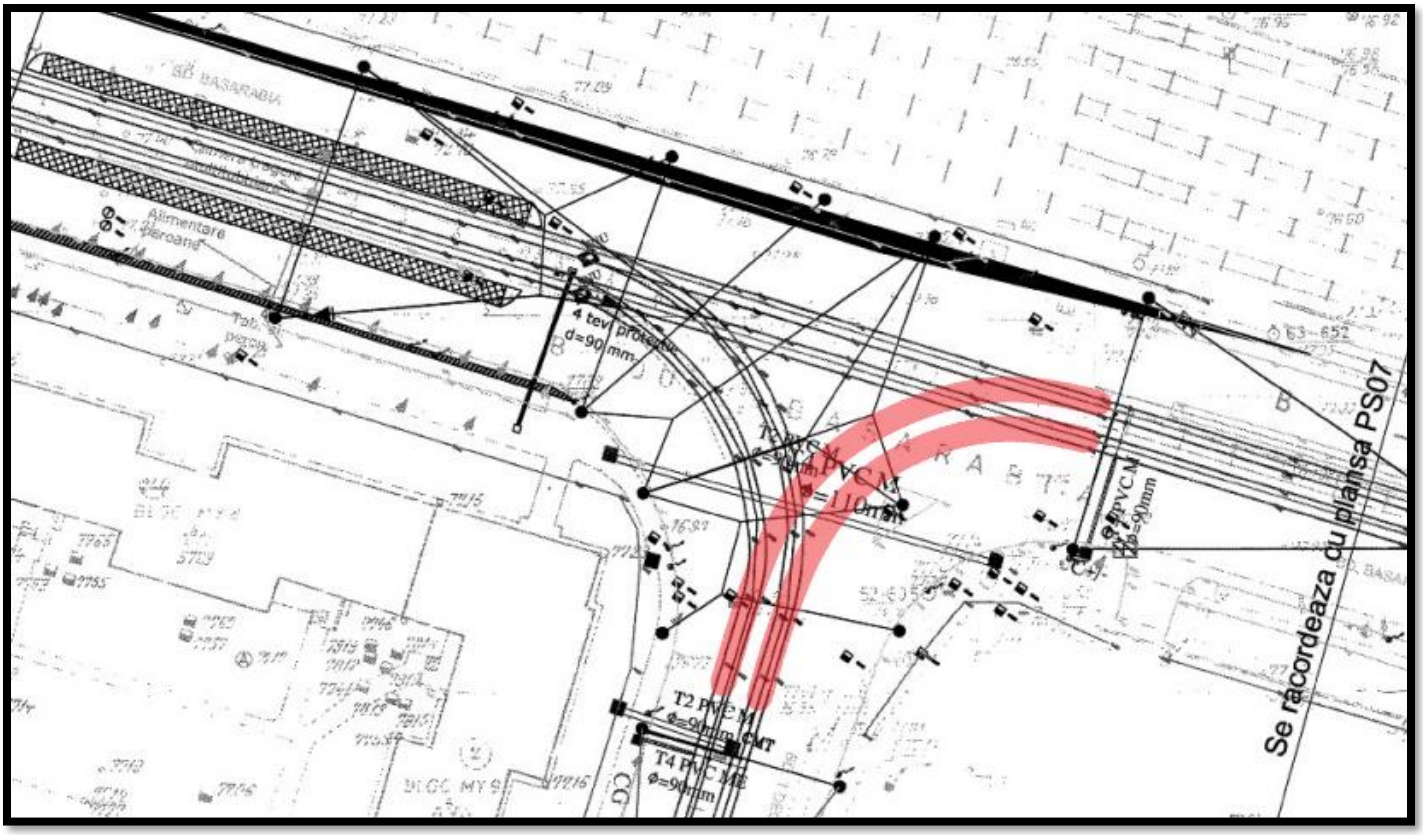
b.) Propunem ca la intersecția Bd. 1 Decembrie 1918 cu Bd. Basarabia să fie realizat un nou peron unic în sensul de circulație spre Șos. Morarilor, comun pentru liniile de tramvai 36 și 40, în oglindă cu peronul comun existent pe sensurile de circulație spre periferie.

Motivare: În prezent, călătorii care doresc să circule spre centru 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 și trebuie să urmărescă ce tramvai sosește primul. 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.



Aveți în vedere modificarea acceptată de ADI-TPBI prin răspunsul nr.32502/21.07.2022:

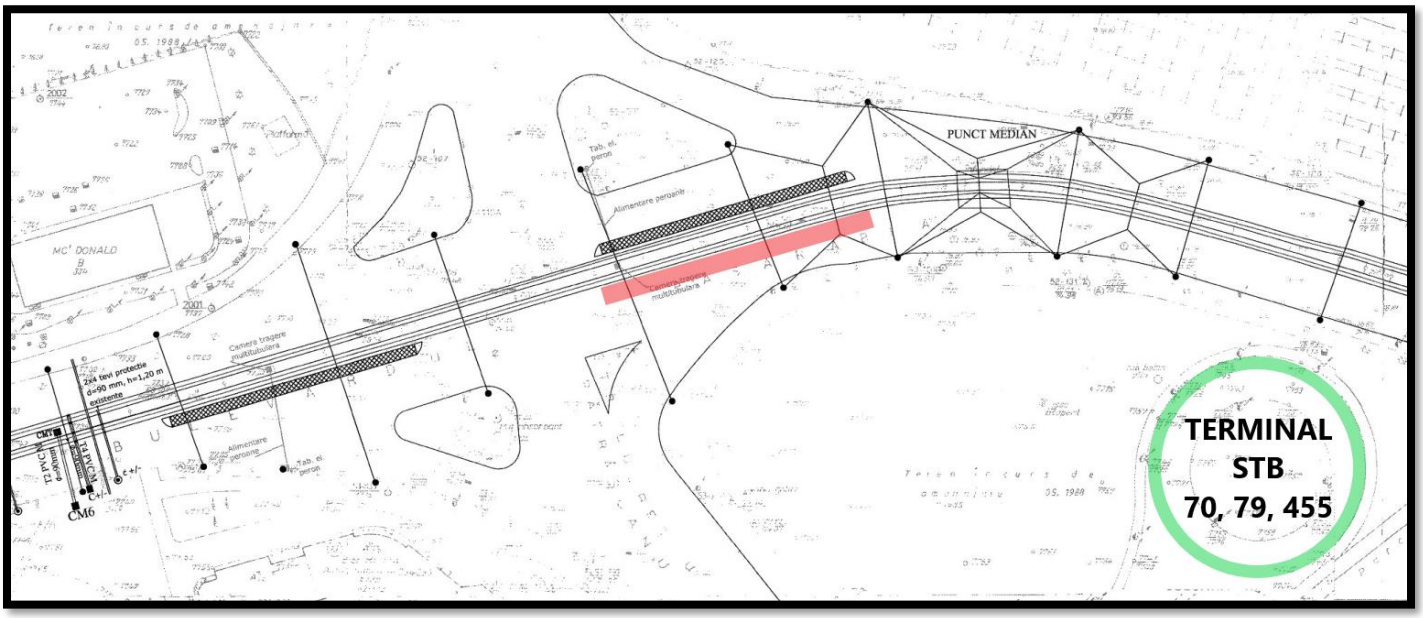
> Având în vedere adresa Asociației „Metrou Ușor", nr. MU 29/04.07.2022, înregistrată la TPBI cu nr. 32502/05.07.2022, cu referire la propunerile pentru **proiectarea modernizării liniilor de tramvai 55, 40 și acces al liniei 40**, vă transmitem punctul de vedere al TPBI la soluțiile propuse.
>
> . .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



Din păcate, conform planșelor proiectului, intersecția Bd. 1 Decembrie 1918 cu Bd. Theodor Pallady păstrează configurația actuală a racordurilor.

3. Propuneri ce vizează Bulevardul Basarabia:

3.1. Intersecția Bd. Basarabia cu Str. Lucrețiu Pătrășcanu



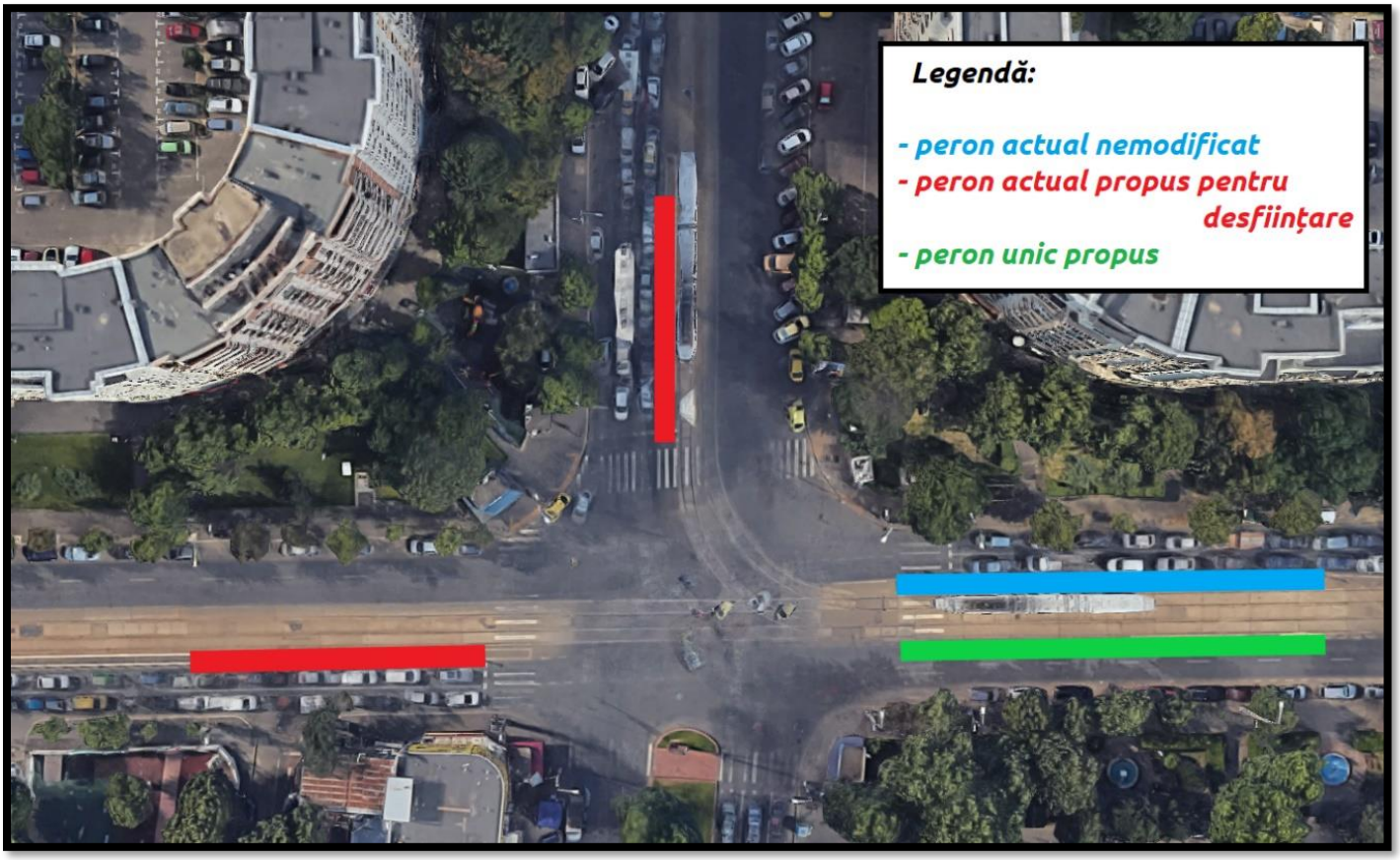
Conform planșelor proiectului, intersecția Bd. Basarabia cu Str. Lucrețiu Pătrășcanu păstrează aceeași configurație a amplasamentelor peroanelor.

Propunem mutarea peronului de pe sensul spre Complex Titan, după intersecția cu Str. Lucrețiu Pătrăscanu. Avantajul principal este **scurtarea distanței transbordării între tramvai și terminalul STB "Bd. Basarabia"**. Astfel, corespondența dintre tramvaiele 36, 40, troleibuzele 70, 79 și autobuzele 102, 253 și 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.

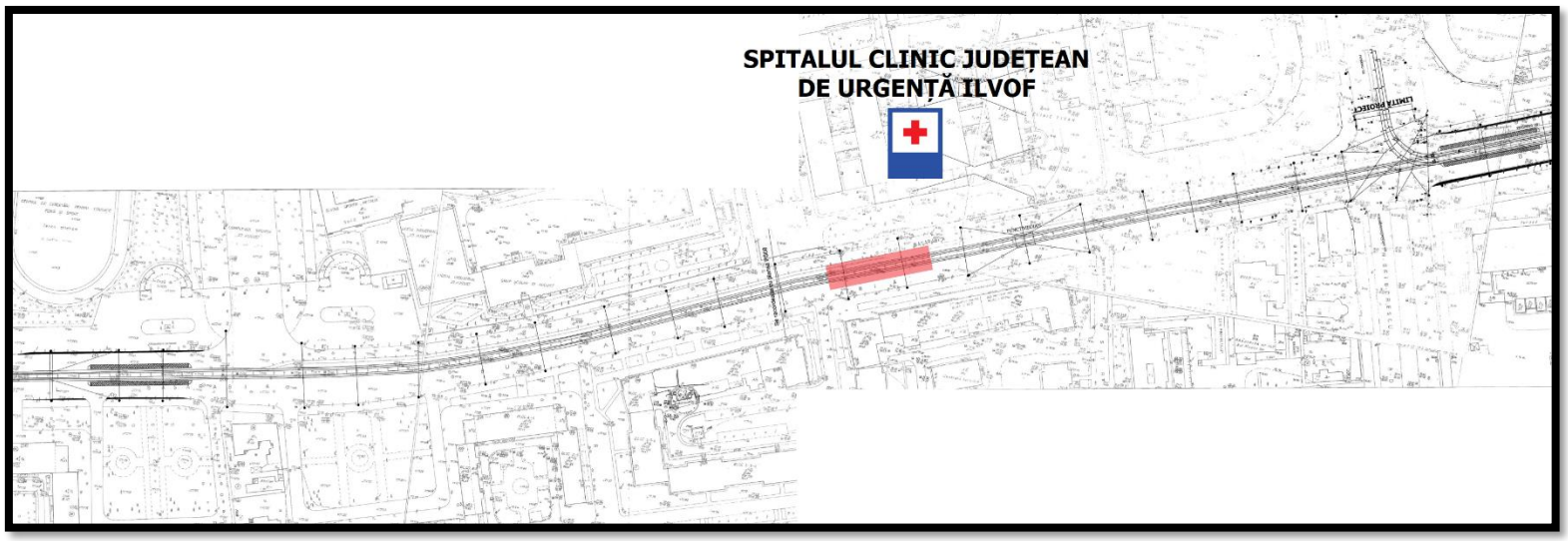
3.2. Propunem mutarea peroanelor stațiilor Bd. Basarabia și Bd. Nicolae Grigorescu pe sensul spre Șos. Morarilor prin edificarea unui nou peron unic după intersecția cu Bd. Nicolae Grigorescu.

Motivare: În prezent, călătorii care doresc să meargă în direcția spre Șos. Morarilor, trebuie să aleagă între a aștepta la peronul de pe Bd. Chișinău sau la cel de pe Bd. Basarabia, respectiv să opteze între liniile 36 sau 40, deși acestea au un traseu comun pentru următoarele stații, în loc să poată opta pentru a aștepta primul tramvai, indiferent de indicativ, pe un peron comun. Acest aspect cauzează disconfort și un potențial pericol călătorilor în prezent, forțându-i pe unii să aștepte într-un mod necorespunzător, în zona trecerilor de pietoni, pentru a observa care linie (36 sau 40) sosește prima.



3.3. Propunem realizarea unei stații noi pe Bd. Basarabia, în proximitatea Str. Șerbănică Vasile.

Motivare: Prin lipsa unei stații în imediata proximitate, obiectivele Spitalul Clinic Judeţean de Urgenţă Ilfov și Liceul Dimitrie Leonida nu sunt deservite în prezent de tramvai. 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**.



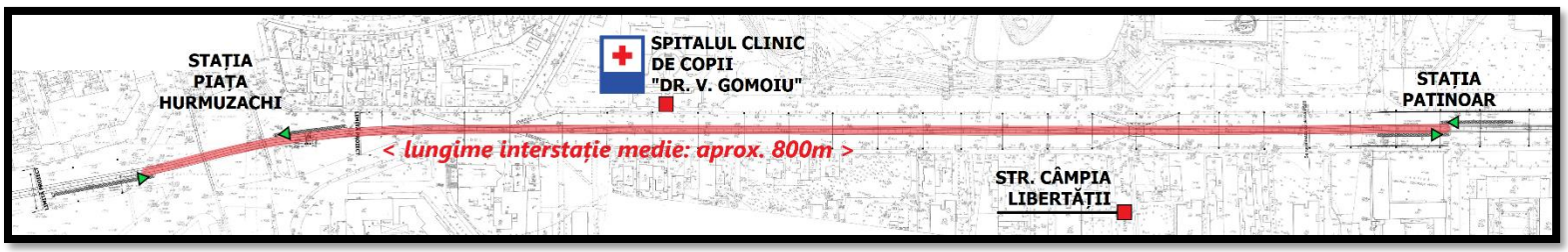
Conform planșelor proiectului, interstația cuprinsă între stațiile “Bd. Nicolae Grigorescu” și “Arena Națională” va fi modernizată similar situației actuale.

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.

3.4. Propunem mutarea stației “Patinoar” la intersecția cu Str. Câmpia Libertății.

Motivare: În ciuda densității de blocuri, Str. Câmpia Libertății nu este deservită de transport public. Astfel, prin această mutare se obține mai buna deservire a zonei rezidențiale respective, oferind un acces facil la transportul cu tramvaiul.



3.5. Propunem înființarea unei noi stații în ambele sensuri de circulație în dreptul spitalului Gomoiu, precum și mutarea stației “Piața Hurmuzachi” în sensul spre Sf. Vineri pe Cal.Călarașilor.

Motivare: Spitalul Victor Gomoiu este nedeservit în prezent de transport public prin lipsa unei stații de tramvai. Mutarea stației “Piața Hurmuzachi” în sensul spre Piața Sf. Vineri pe Calea Călarașilor ar facilita transbordarea cu autobuzele liniei 104, ale cărei stații se află pe Bd. Decebal.

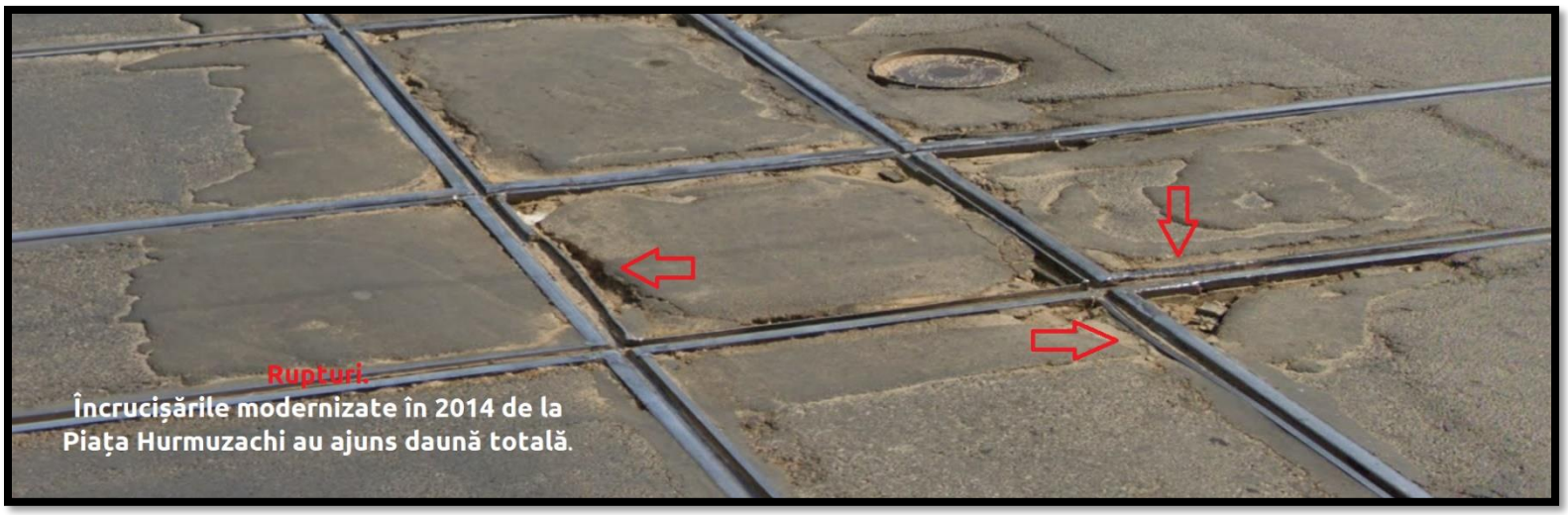
Complementar, propuneam **ușoara reamplasare a stației “Patinoar” spre polul de interes Str. Câmpia Libertății**, precum și **mutarea peronului spre centru al stației “Piața Hurmuzachi”, după intersecție, în oglindă cu peronul spre Complex Titan**. Noua lungime rezultată a interstației după aceste modificări, 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**.

Din păcate, 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 transportul 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 zona în care propunem noul peron sunt în prezent amenajate locuri de parcare perpendiculare, între trotuar și carosabil. Conform măsurătorilor noastre din teren, pentru construirea unui nou peron de tramvai ar fi necesară desființarea a aproximativ 20 locuri de parcare sau transformarea acestora în aproximativ 10 locuri de parcare paralele cu axul drumului. Astfel, lățimea utilă a carosabilul nu va fi afectată de introducerea noului peron propus.

4. Propuneri ce vizează Piața Hurmuzachi:

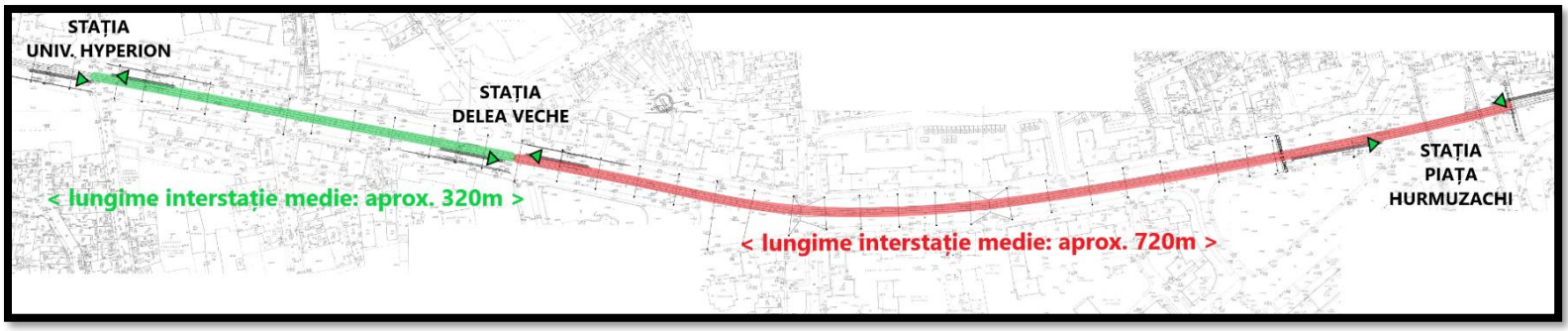
Se impune refacerea încrucișărilor de tramvai din intersecție în urma degradării accentuate ce a dus la o reducere de viteză drastică pentru a nu afecta tramvaiele, în special garniturile moderne.



5. Propuneri ce vizează Calea Călărașilor:

5.1. Propunem o nouă stație de tramvai situată între Str. Arenei și Str. Agricultori.

Motivare: În prezent, interstația dintre "Piața Hurmuzachi" și "Delea Veche" este de aproximativ 720m, o distanță exagerată pentru transportul urban cu tramvaiul într-o zonă centrală dens populată. În același timp, următoarea interstație, spre stația "Universitatea Hyperion" măsoară 320 metri. Acest lucru conduce la o deservire inegală a zonei. Avantajul acestei noi stații propuse îl constituie **atragerea spre utilizarea tramvaiului a riveranilor din blocurile de locuințe din proximitate**.



Conform planșelor proiectului, interstația cuprinsă între stațiile "Piața Hurmuzachi" și "Delea Veche" va fi modernizată similar situației actuale.

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.

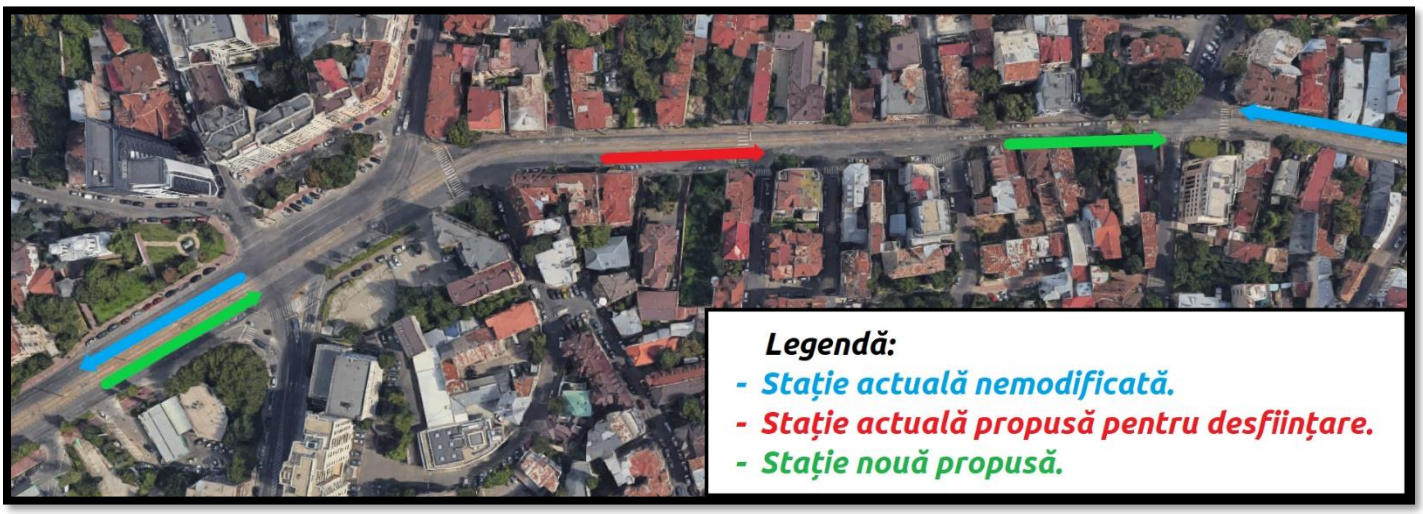
5.2. Propunem mutarea peronului stației "Universitatea Hyperion" spre Piața Sf. Vineri după intersecția cu Str. Popa Nan, precum și mutarea peronului stației "Delea Veche" spre "Piața Hurmuzachi" după intersecția cu Str. Delea Veche.

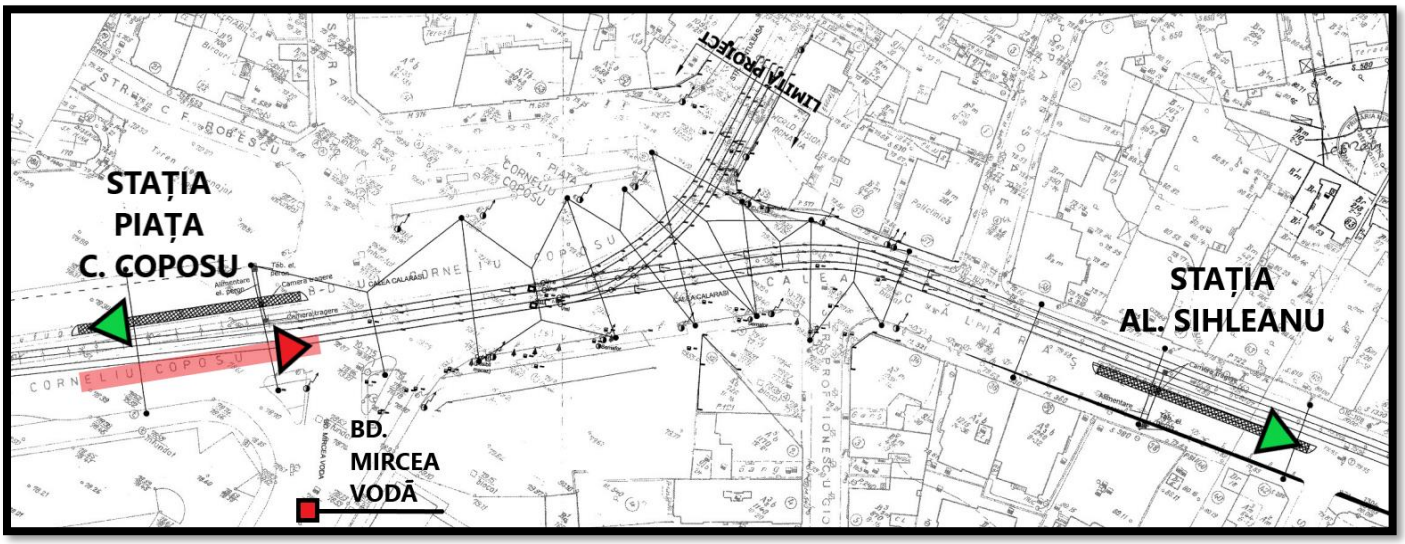
Motivare: Pentru a sincroniza deplasarea tramvaiului cu cea a mașinilor, în perspectiva unui sistem de sensuri unice Str. Popa Nan – Str. Delea Veche (spre Foișorul de foc).

5.3. În scopul unei deserviri mai eficiente a zonei, propunem reconfigurarea stațiilor dintre Piața Sf. Ștefan și Piața Corneliu Coposu, astfel:

- realizarea unei stații noi pereche "Piața Sf. Ștefan" spre Hala Traian;
- desființarea stației "Alexandru Sihleanu";
- realizarea unui peron nou pereche la "Piața Corneliu Coposu".

Motivare: Aplasamentul actual al peroanelor este un rezultat istoric al demolărilor de la finalul anilor '80 și trebuie actualizat conform noilor cerințe de mobilitate din zonă. Propunerea noastră oferă o sistematizare logică a transportului public. Avantajul principal este **scurtarea distanței transbordării între tramvaiele 14, 40, 55 și autobuzele 116, 117, 313 și 385 (la stația "Matei Basarab")**, **crescând confortul și siguranța călătorilor**. De asemenea, **s-ar realiza un peron nou mai aproape de polul principal de interes, repsectiv Bd. Mircea Vodă** (beneficiarii: școala nr.73 "Barbu Delavrancea", liceele "Matei Basarab" și "Mihai Ionescu", complexul educațional "Lauder-Reut", Centrul Cultural "Casa Artelor", Brigada Rutieră, Direcția Socială și Protecția Copilului Sector 3, etc).





Conform planșelor proiectului, zona intersecției dintre Calea Călărașilor, Bd. Corneliu Coposu și Bd. Mircea Vodă păstrează aceeași configurație a amplasamentelor peroanelor, respectiv **două peroane 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".

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.

Propuneri ce vizează traseele de acces și retragere a tramvaielor liniei 40 ce vor fi garate la Depoul Giurgiului:

6. Propuneri ce vizează Bulevardul Camil Ressu:

Propunem păstrarea și modernizarea buclei tehnologice din Piața Titan, fiind de importanța strategică la nivelul rețelei de tramvai din zonă, în caz de avarii, accidente sau devieri.

ADI-TPBI a analizat propunerea și este de acord cu aceasta:

> păstrarea buclei tehnologice din Piața Titan.
>
> **Punct de vedere TPBI**: De acord cu soluția propusă; menționăm însă că bucla amintită nu se află pe traseul liniei 40.

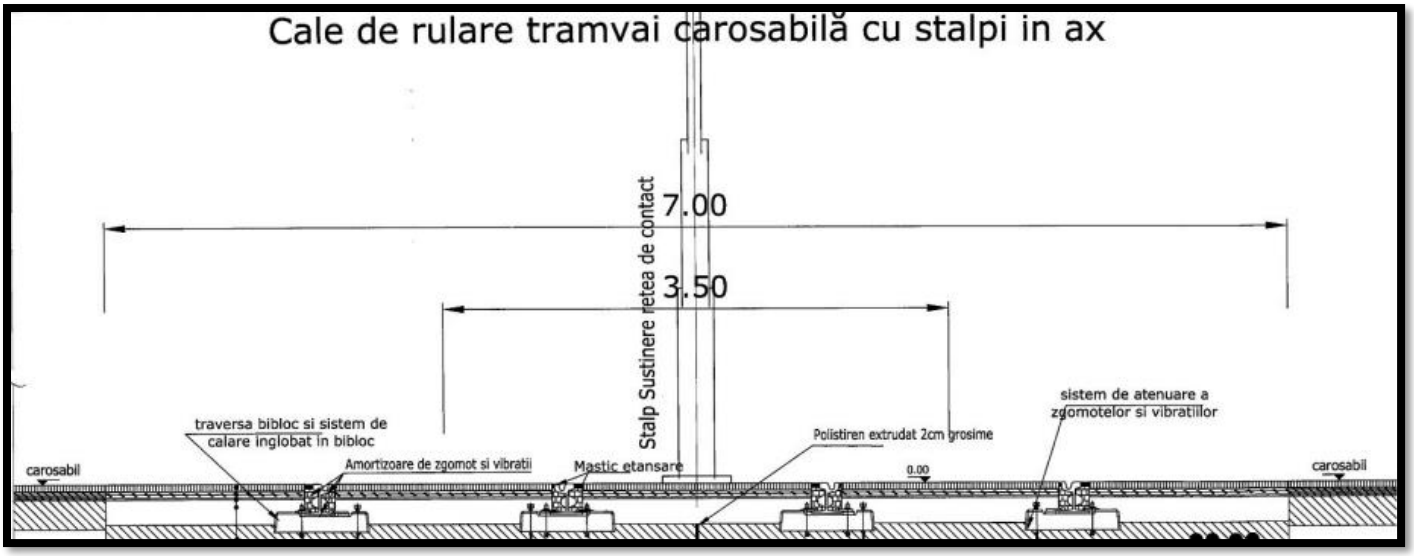
7. Propuneri ce vizează Calea Dudești:

Propunem accesibilizarea tuturor stațiilor de pe această stradă prin aplicarea "soluției Viena" descriesă în propunerea generală nr.2 de pe prima pagină a acestui document.

8. Axa formată din Str. Nerva Traian – Bd. Gh. Șincai – Calea Șerban Vodă:

8.1. Propunem culoar dedicat tramvai+autobuz pe axa N. Traian – Gh. Șincai – Șerban Vodă, între Bd. Octavian Goga și Piața Eroii Revoluției, conform propunerii generale nr.1 de pe prima pagină a acestui document. În acest sens, **este necesară mutarea stâlpilor de susținere a rețelei de tramvai și iluminatului public pe lateralele străzii Nerva Traian.**

Motivare: 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.**



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 va intra **în conflict cu utilizarea liniei de tramvai de către autobuze**, prin obturarea vizibilității și reducerea gabaritului de circulație.

8.2. Propuneri ce vizează Bd. Gheorghe Șincai:

Propunem o nouă stație de tramvai situată între Str. Verzișori și Str. Maria Tănase.

Motivare: În prezent, interstația dintre Universitatea Creștină Dimitrie Cantemir și Colegiul Național Gh. Șincai este de aprox. 650m, o distanță considerabilă pentru transportul urban cu tramvaiul, ceea ce conduce la deservirea insuficientă a unui areal dens de blocuri. Avantajul principal al acestei noi stații propuse îl constituie atragerea spre utilizarea tramvaiului a riveranilor din blocurile de locuințe din proximitate. **Deși lungimea actuală a interstației este de aproximativ 650 metri, interstațiile precedente (respectiv Bd. Octavian Goga - Papazoglu - Școala Generală 81 – Univ. Creștină Dimitrie Cantemir) variază între 240 metri și 360 metri, accesul la tramvai fiind foarte facil în aceste cazuri din urmă.**

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.

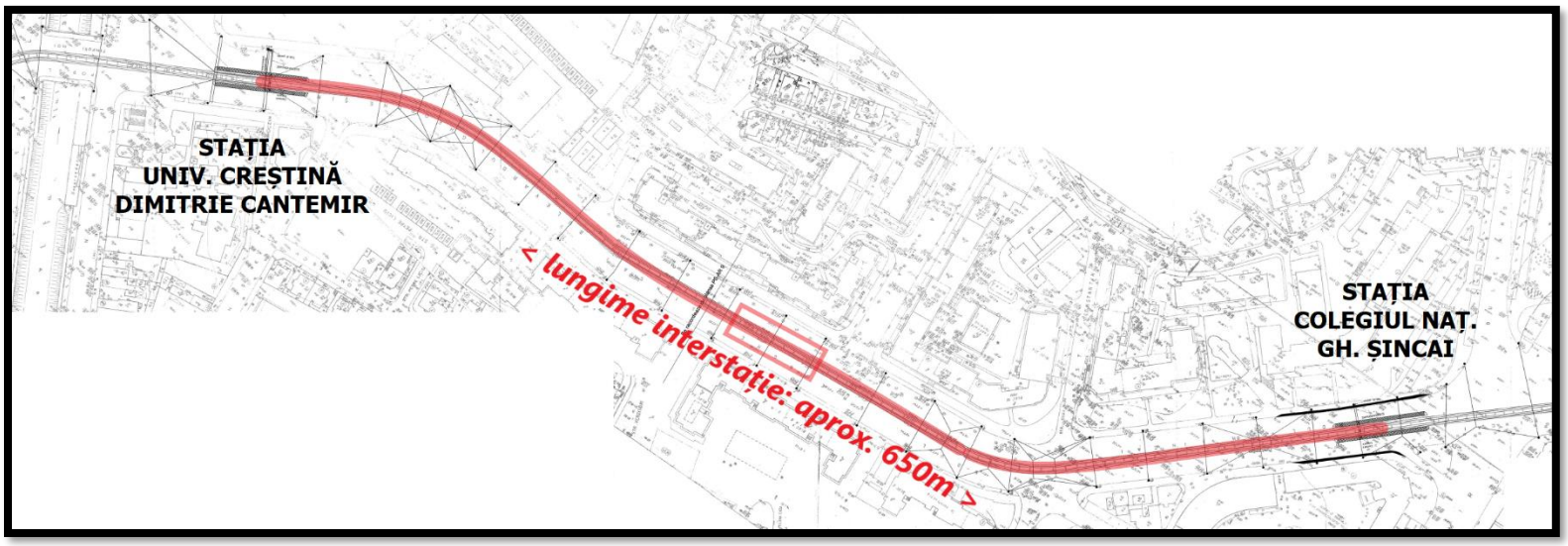
Trecerea de pietoni existentă va fi relocată la intersecția cu strada Verzișori, în capătul peroanelor.

Vă mulțumim pentru sprijin.

DIRECTOR EXECUTIV

Mihai TEODORESCU

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI DIRECȚIA TRANSPORTURI

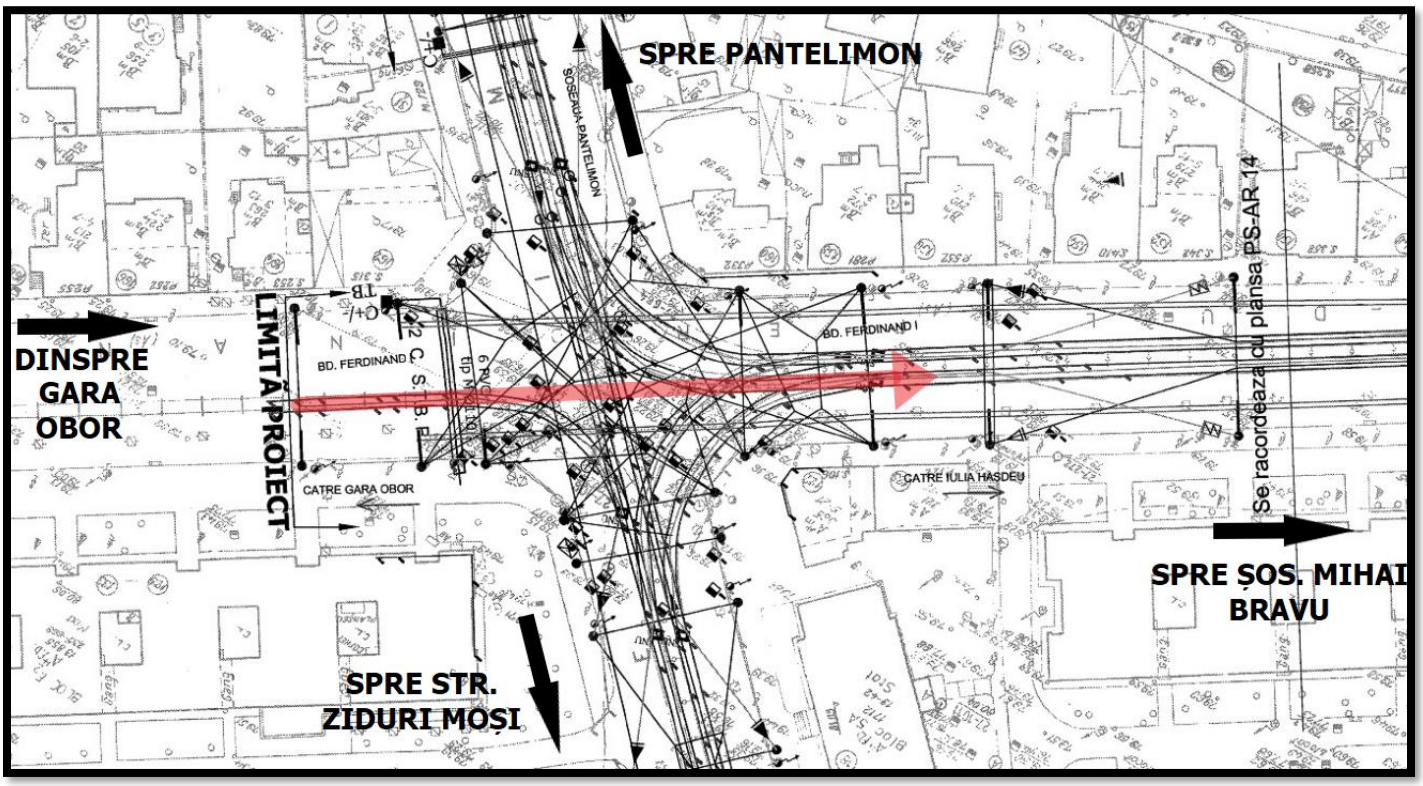


Contrar chiar deciziei Direcției Transporturi din P.M.B, conform planșelor proiectului, interstația cuprinsă între stațiile "Univ. Creștină Dimitrie Cantemir" și "Colegiul Național Gh. Șincai" va fi modernizată similar situației actuale. Nu este acceptabil ca proiectul să nu țină cont de hotărârea Direcției Transporturi.

9. Propuneri ce vizează intersecția Bd. Ferdinand cu Șos. Pantelimon:

Propunem flexibilizarea buclei Gara Obor prin introducerea unui racord nou de tramvai în intersecția arterelor Bd. Ferdinand I și Șos. Pantelimon, care să permită tramvaielor care circulă dinspre Gara Obor să își poată continua traseul pe Bd. Ferdinand I spre Colegiul Național "Iulia Hașdeu". Astfel, bucla aflată în conservare de la Gara Obor ar putea deveni, în caz de necesitate (ex. avarii, accidente rutiere sau devieri ale traficului tramvaielor pe Șos. Pantelimon), un punct de întoarcere complet și pentru bulevardul Ferdinand I, spre centru, fără ca tramvaiele să mai fie forțate să circule doar prin Str. Ziduri Moși - Șos. Colentina.

Motivare: În prezent, configurația racordului din intersecție obligă tramvaiele care au ieșit din bucla Gara Obor să vireze la dreapta, spre Str. Ziduri Moși și Șos. Colentina, aspect ce limitează substanțial flexibilitatea buclei de la Gara Obor. Varianta curentă este potrivită pentru întoarcerea liniilor 36 sau 21 care circulă prin Șos. Colentina, dar nu este utilă și pentru întoarcerea liniei 14 în caz de necesitate. Configurația actuală face astfel imposibilă întoarcerea tramvaielor spre centru pe Bd. Ferdinand I, respectiv Bd. Corneliu Coposu.



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, tramvaiele 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 tramvaiele să mai fie forțate să circule doar prin str. Ziduri Moși – Colentina.

Punct de vedere TPBI: De acord.

Așteptăm cu interes analizarea propunerilor noastre punctuale de către comisiile de specialitate și integrarea acestora în documentația de licitație a acestui lot.

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

Vă mulțumim pentru timpul acordat!

Cu stimă,
Asociația "Metrou Ușor"
31 martie 2023