

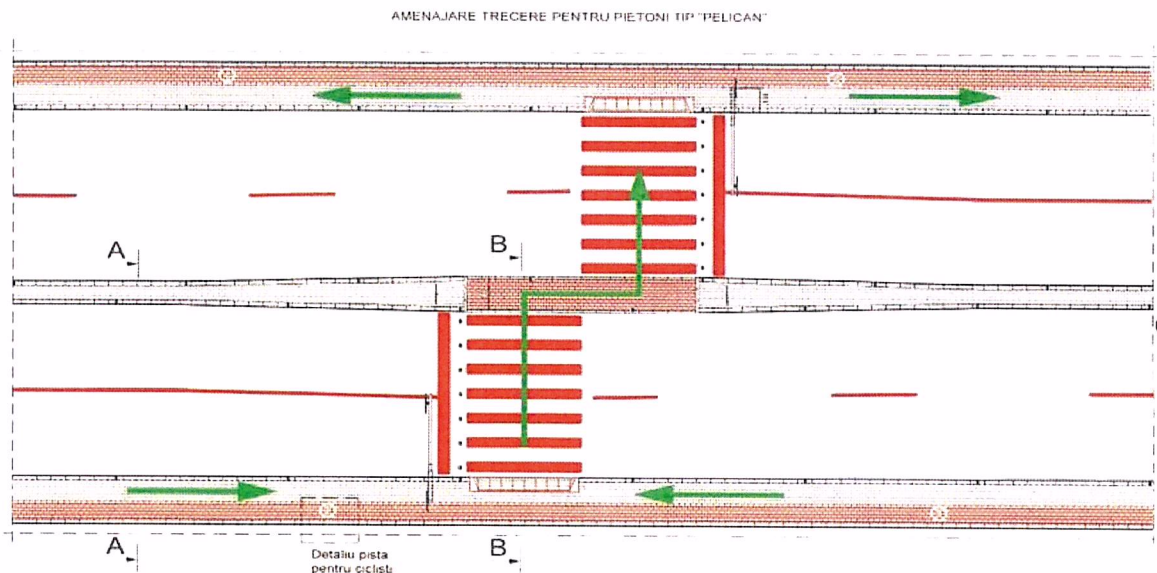
Catre: **Primaria Municipiului Bucuresti (Directia Transporturi / Comisia Tehnica de Circulatie)**
Administratia Strazilor Bucuresti
Primaria Sectorului 1 Bucuresti
Primaria Sectorului 2 Bucuresti
Primaria Sectorului 3 Bucuresti
Primaria Sectorului 4 Bucuresti
Primaria Sectorului 5 Bucuresti
Primaria Sectorului 6 Bucuresti

Subiect: **Conditii dificile de circulatie pentru pietoni in Municipiul Bucuresti**
Trecerile de pietoni decalate

Stimata Doamna / Stimate Domnule,

Prin aceasta scrisoare aducem in atenta dumneavoastra un subiect care afecteaza circulatia pietonilor in Municipiul Bucuresti si pentru care se impun anumite masuri ce vor conduce la remedierea situatiei.

Astfel, in continuare o sa ne referim la problemele de circulatie pentru pietonii care utilizeaza trecerile de pietoni decalate. Astfel de treceri de pietoni mai pot fi intalnite sub denumirea de treceri de pietoni in forma de Z sau treceri de pietoni tip Pelican si au urmatoarea forma:



Imagine preluata din Manualul de Siguranta Rutiera pentru Republica Moldova, elaborat de catre Search Corporation si Universinij



Principiile de funcționare ale trecerilor de pietoni decalate

Pentru a înțelege modul în care este afectată circulația pietonilor în cadrul acestor treceri de pietoni o să descriem în continuare principiile și regulile de proiectare care stau la baza utilizării trecerilor de pietoni decalate, astfel:

Trecerile de pietoni decalate sunt treceri de pietoni ce se utilizează în cazul drumurilor cu patru sau mai multe benzi de circulație, care au o insulă de refugiu pentru pietoni ce împarte trecerea în două jumătăți, deplasate una de cealaltă.

Principiul de bază al acestui tip de treceri pietoni, așa cum se poate observa și din imaginea de mai sus, constă în faptul că prin configurația acestei treceri, pietonul este obligat să se îndrepte cu fața către trafic în momentul premergător traversării.

Acest aspect asigură condiții de siguranță crescute pentru pietoni, deoarece în acest fel pietonii se concentrează doar pe o singură direcție de trafic la un moment dat și îi obligă să se confrunte mereu cu traficul din sens opus. Insula de refugiu pentru pieton oferă, de asemenea, protecție la mijlocul trecerii, scurtând timpul pe care pietonii se află pe benzile de circulație.

Aceste avantaje privind siguranța circulației pentru pietoni sunt valabile doar în situația în care fluxul de pietoni se intersectează cu fluxul de vehicule.

Alte considerente care trebuie avute în vedere cu privire la configurația trecerilor de pietoni decalate, sunt următoarele:

- acest tip de trecere pentru pietoni este ideal pentru zonele cu volume pietonale mici până la medii și volume medii de vehicule. Eficiența privind siguranța circulației pietonilor scade în cazul în care nu sunt îndeplinite aceste condiții, ceea ce implică necesitatea utilizării unor strategii de calmare a traficului.
- lățimea refugiului trebuie să fie de minim 3 m, iar decalajul dintre cele două jumătăți ale trecerii de pietoni să nu depășească 1 m, păstrând distanțele de traversare la minimum.
- acest tip de treceri de pietoni nu se recomandă a fi utilizate în zona intersecțiilor.

În varianta intersecțiilor semaforizate, pentru orice sens de circulație în care vehiculele au culoarea roșie la semafor, avantajul rezultă din faptul că pietonul este obligat să se îndrepte cu fața către trafic în momentul premergător traversării, nu mai există, deoarece fluxul vehiculelor este oprit.

În aceste situații, configurația trecerilor de pietoni decalate nu face decât să îngreuneze circulația pietonilor, având în vedere că trecerile de pietoni decalate îi obligă pe pietoni să parcurgă o distanță mai mare de la un capăt la altul al trecerii de pietoni, față de o trecere de pietoni dreaptă (clasică).

O altă variantă a acestor treceri de pietoni este cea în care sunt însoțite de semafor și câte un buton de oprire a traficului pentru fiecare sens de circulație. În acest fel, doar un singur sens de circulație este împiedicat de un pieton la un moment dat; șoferii de pe cealaltă sens al drumului nu trebuie să oprească decât după ce pietonul apasă butonul aferent opririi vehiculelor de pe acest sens. În acest fel, se reduce timpul cât vehiculele sunt oprite la semafor. Această situație este valabilă în cazul tuturor trecerilor de pietoni cu insula de refugiu între sensurile de circulație și nu este specifică trecerilor de pietoni decalate.

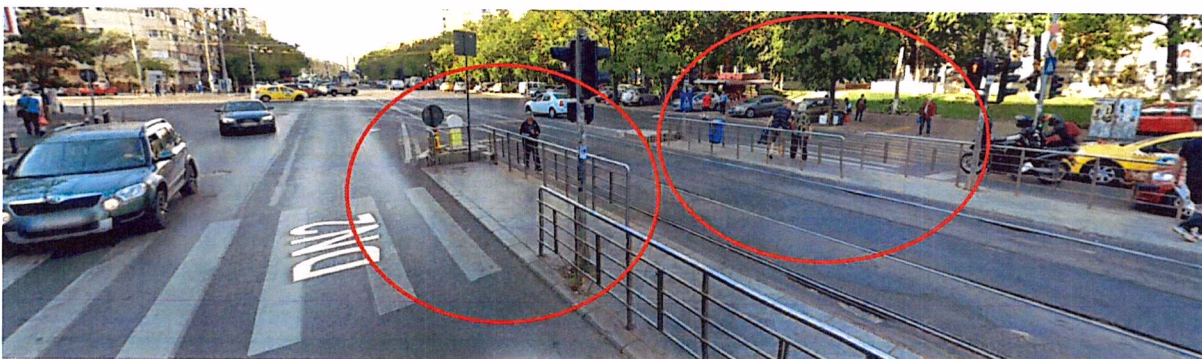
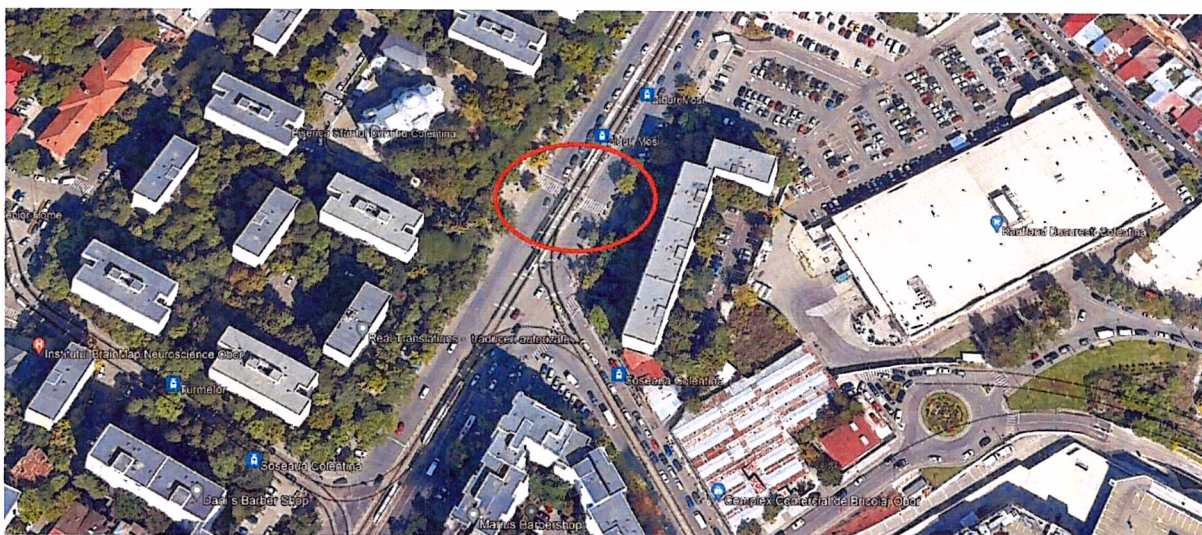
Situația din Municipiul București

În Municipiul București numărul trecerilor de pietoni decalate este destul de mare, iar din analiza modului în care acestea sunt proiectate și construite, precum și a modului în care se desfășoară circulația pietonilor, avem următoarele:

- Cele mai multe treceri de pietoni decalate sunt amplasate în zona intersecțiilor de pe bulevardele unde există linii de tramvai în zona mediană.
- Insula de refugiu are lățimea egală cu peronul stației de tramvai (mai mică de 1m).
- Circulația pietonilor este canalizată prin parapete pietonale (garduri metalice).
- Semaforizarea intersecțiilor face ca pietonii să circule în grupuri care se formează până la apariția culorii verdea a semaforului, și nu individual, așa cum se întâmplă în cazul trecerilor de pietoni nesemaforizate.
- În multe cazuri insulele de refugiu pentru pietoni sunt construite astfel încât pietonul este obligat să se îndrepte cu spatele către trafic în momentul premergător traversării, total opus față de principiul care stă la baza utilizării trecerilor de pietoni decalate.
- Datorită parapetelor pietonale care canalizează circulația pietonilor, lățimea refugiului mai mică de 1m și faptul că pietonii circula grupat, face ca circulația pietonilor să fie gătită în zona acestor insule de refugiu.

Caz concret

Pentru o înțelegere mai clară a modului în care se desfășoară circulația în zona trecerilor de pietoni decalate, vom analiza în continuare un caz concret, și anume, trecerea de pietoni decalată de pe Soseaua Colentina, la intersecția cu strada Ziduri Mosi.



Această trecere de pietoni decalată are următoarele caracteristici:

- sunt două insule de refugiu pentru pietoni, una pentru fiecare peron al stațiilor de tramvai
- insulele au lățimea mai mică de 1m și parapete pietonale pentru canalizarea circulației pietonilor.
- insula de refugiu pentru pietoni de pe partea cu sensul spre piața Obor este construită astfel încât pietonii sunt obligați să se îndrepte cu spatele către trafic în momentul premergător traversării, total opus față de principiul care stă la baza utilizării trecerilor de pietoni decalate.
- este singura trecere de pietoni în această intersecție și totodată zona prin care locuitorii cartierului Tei traversează Șoseaua Colentina pentru a merge în principal către Piața Obor și Mall Veranda și parțial către Magazinul Obor și Centrul comercial Kaufland.



- așa cum se poate vedea în imaginea de mai sus (o situație obișnuită pentru anumite ore ale fiecărei zile), cel puțin 30 de pietoni, în 4 grupuri, urmează să utilizeze această trecere de pietoni la culoarea verde.
- în situația unui flux atât de mare de pietoni, în zona insulelor, circulația este gatauită, iar o parte din pietoni trebuie să aștepte pe partea carosabilă pentru a putea trece de zona insulelor.
- lungimea totală a trecerii de pietoni este de 30 m, iar lungimea timpului de verde pentru pietoni este extrem de scurt, maxim 25s.
- Astfel, cei mai sprinteni dintre pietoni reușesc cu greu să traverseze trecerea de pietoni pe culoarea verde, o mare parte traversează ultima parte a trecerii pe culoarea roșie, iar o altă parte nu reușește să traverseze trecerea pe un ciclu întreg al culorii verde.
- Față de toate aceste condiții dificile de circulație pentru pietoni, putem spune că amplasarea unei treceri de pietoni decalată în această zonă este total nepotrivită, ba mai mult, nu face decât să afecteze timpul de deplasare a pietonilor, punându-i în același timp în pericol.
- În acest caz, o trecere de pietoni dreaptă (clasică) ar fi mult mai corectă și mai potrivită raportat la condițiile existente.



Situatii ce necesita remediere

Asemanator cu situatia descrisa mai sus de pe str. Colentina, membrii Asociației Drum Sigur au identificat in Municipiul Bucuresti si alte treceri de pietoni decalate care nu respecta principiile de proiectare, care afecteaza circulatia pietonilor si pentru care ar trebui sa se adoptate alte tipuri de treceri de pietoni, dupa cum urmeaza:

sector 1

- pe bld. Iancu de Hunedoara la statiile de tramvai Calea Dorobantilor, Roma si Piata Victoriei
- pe soseaua Chitilei la statiile de tramvai bd. Bucurestii Noi, Navigatiei, Minerva, Crinului, Marmurei, Subcetate,
- pe str. Berzei la statia de tramvai Radio Romania
- pe sos nicolae titulescu la statia de tramvai Dr. Felix,
- pe str. turda, trecerea de pietoni de la nr. 125

sector 2

- pe bld. Stefan cel mare la statiile de tramvai Stadion Dinamo, Vasile Lascar, Dr. Grozovici, Lizeanu
- pe calea Mosilor la statiile de tramvai Bulevardul Carol, Mihai Eminescu,
- pe Soseaua Colentina la trecerile de la intersectia cu Aleea Campul Mosilor, str. Vladislav Voievod si la nr. 446 si la statiile de tramvai Teiul Doamnei, Raul Colentina, cartier Colentina, Sportului, Cornisor, Nicolae Canea.
- pe str. Viitorului la statia de tramvai Soseaua Stefan cel Mare

sector 3

- pe Soseaua Mihai Bravu la statiile de tramvai Calea Vitan, Penes Curcanul
- pe bld. 1 decembrie 1918 la statiile de tramvai Liviu Rebreanu

sector 4

- pe soseaua oltenitei la statiile de tramvai Cimitirul Serban Voda, Opris Ilie, bld. Constantin Brancoveanu, Husi, Lunca Barzesti, Stadion, Soseaua Vitan Barzesti
- pe Soseaua Giurgiului la trecerea de pietoni din fata de la City Mall, la statiile de tramvai Luica, Anghel Nutu,
- pe bulevardul marasesti la statiile de tramvai Bd. Dimitrie Cantemir,

sectorul 5

- pe str. doctor constantin istrati la statia de tramvai Autogara Filaret
- pe Soseaua Viilor la statia de tramvai Stefan Hepites,
- pe Calea Rahovei la statiile de tramvai Piata Chirigiu, Soseaua Progresului, Calea Ferentari, Petre Ispirescu



- pe soseaua Alexandriei la stațiile de tramvai Margeanului, Piata Rahova
- pe Calea Ferentari la trecerile de pietoni de la intersecția cu str. Nasaud, la stațiile de tramvai Soseaua Salaj,
- pe Calea 13 Septembrie la stațiile de tramvai Drumul Sarii, Sebastian

Sectorul 6

- pe bld Ghencea, la trecerea de pietoni de la intersecția cu str. Antiaeriana și la stația de tramvai Cimitirul Ghencea
- pe Calea Crangasi la stația de tramvai Soseaua Crangasi,
- pe bld Timisoara la stațiile de tramvai Valea Cascadelor, Radox, Valea Oltului, Frigocom, Romancierilor, Compasului, Brasov, Sergent Moise, Sibiu, Bd. G-ral Paul Teodorescu și la trecerile de pietoni de la intersecția cu str. Moinesti, aleea Campul cu Flori, intrarea Silistraru, Aleea Valea Siretului

Fiecare trecere de pietoni este unica și tocmai de aceea analiza condițiilor și stabilirea măsurilor de remediere trebuie să fie stabilite individual, pentru fiecare trecere de pietoni în parte.

Situații potrivite

În ceea ce privește zonele din Municipiul București în care se pretează utilizarea trecerilor de pietoni decalate, dar nu se utilizează la momentul actual, avem următoarele: Bld Bucureștii-Noi (sectorul 1), str. Doamna Ghica (sectorul 2), Bld. Nicolae Grigorescu (sectorul 3), Bld. Alexandru Obregia (sectorul 4), Bld. Tudor Vladimirescu (sectorul 5), Drumul Taberei (sectorul 6), plus multe alte zone punctuale.

În imaginea de mai jos, pe str. Doamna Ghica, avem un exemplu clar în care utilizarea unei treceri de pietoni decalată ar contribui la creșterea siguranței circulației pietonilor.





Concluzii:

Fata de cele detaliate mai sus, in continuare vom sublinia ideile principale referitoare la trecerile de pietoni decalate:

- Principiul de baza al acestui tip de treceri pietoni, consta in faptul ca prin configuratia acestei treceri, pietonul este obligat sa se indrepte cu fata catre trafic in momentul premergator traversarii.
- Avantajele privind siguranta circulatiei pentru pietoni sunt valabile si maximizate doar in situatia in care fluxul de pietoni se intersecteaza cu fluxul de vehicule (treceri de pietoni nesemaforizate). In cazul trecerilor de pietoni semaforizate, o mare parte din aceste avantaje se pierd sau chiar se ajunge ca circulatia pietonilor sa fie ingreunata.
- acest tip de trecere pentru pietoni este ideal pentru zonele cu volume pietonale mici până la medii și volume medii de vehicule.
- lățimea refugiului trebuie să fie de minim 3 m, iar decalajul dintre cele două jumătăți ale trecerii de pietoni să nu depășească 1 m, păstrând distanțele de traversare la minimum.
- O alta varianta a acestor treceri de pietoni este cea in care sunt insotite de semafor si buton de oprire a traficului pentru fiecare sens de circulatie . In acest fel, doar un singur sens de circulație este împiedicat de un pieton la un moment dat; șoferii de pe cealalt sens al drumului nu trebuie să oprească decat dupa ce pietonul apasa butonul aferent opririi vehiculelor de pe acest sens. In acest fel, se reduce timpul cat vehiculele sunt oprite la semafor. Aceasta situatie este valabila in cazul tuturor trecerilor de pietoni cu insula de refugiu intre sensurile de circulatie si nu este specifica trecerilor de pietoni decalate.
- in Municipiul Bucuresti
 - Cele mai multe treceri de pietoni decalate sunt amplasate in zona intersectiilor de pe bulevardele unde exista linii de tramvai in zona mediana.
 - Insula de refugiu are latimea egala cu peronul statiei de tramvai (mai mica de 1m).
 - Circulatia pietonilor este canalizata prin parapete pietonale (garduri metalice).
 - Semaforizarea intersectiilor face ca pietonii sa circule in grupuri care se formeaza pana la aparitia culorii verde a semaforului si nu individual, asa cum se intampla in cazul trecerilor de pietoni nesemaforizate
 - In multe cazuri insulele de refugiu pentru pietoni sunt construite astfel incat pietonul este obligat sa se indrepte cu spatele catre trafic in momentul premergator traversarii, total opus fata de principiul care sta la baza utilizarii trecerilor de pietoni decalate.
 - Datorita parapetelor pietonale care canalizeaza circulatia pietonilor, latimea refugiului mai mica de 1m si faptul ca pietonii circula grupat, face ca circulatia pietonilor sa fie gatuita in zona acestor insule de refugiu.
- in exemplul prezentat de pe Soseaua Colentina, amenajarea unei treceri de pietoni decalata in aceasta zona este total nepotrivita, ba mai mult, nu face decat sa afecteze timpul de deplasare a pietonilor, punandu-i in acelasi timp in pericol. Acest lucru se intampla in special datorita latimii prea mici a insulelor de refugiu, semaforizarii si fluxului mare de pietoni. In acest caz, utilizarea unei treceri de pietoni dreapta (clasica) asigura conditii de circulatie mai bune si mai sigure.
- pentru lista de treceri de pietoni decalate prezentata mai sus sunt necesare analize cu privire la modul in care se desfasoara circulatia pietonilor si sa se stabileasca daca decalarea trecerilor ajuta cu adevarat circulatia sau din contra are efecte negative asupra timpilor de parcurs si



sigurantei pietonilor, având în vedere că toate aceste treceri de pietoni decalate sunt semaforizate și au lățimea insulei de refugiu mai mică de 3 m.

- zonele din Municipiul București în care se pretează utilizarea trecerilor de pietoni decalate, dar nu se utilizează la momentul actual, sunt următoarele: Bld Bucureștii-Noi (sectorul 1), str. Doamna Ghica (sectorul 2), Bld. Nicolae Grigorescu (sectorul 3), Bld. Alexandru Obregia (sectorul 4), Bld. Tudor Vladimirescu (sectorul 5), Drumul Taberei (sectorul 6), plus multe alte zone punctuale.

Ideea generală pe care dorim să o transmitem prin această scrisoare este că o trecere de pietoni decalată proiectată conform principiilor menționate mai sus, aduce o ușoară îmbunătățire a siguranței circulației pietonilor față de o trecere de pietoni dreaptă (clasică), dar o trecere de pietoni decalată proiectată fără să respecte aceste principii, poate afecta semnificativ fluenta și siguranța circulației pietonilor, tocmai de aceea stabilirea tipului de treceri de pietoni utilizate trebuie să rezulte în urma analizării mai multor factori, precum:

- volumul traficului de pietoni
- volumul traficului de vehicule
- dacă trecerea este semaforizată sau nu
- dacă există spațiu central pentru insula de refugiu pentru pietoni și ce lățime are această insulă
- lungimea trecerii de pietoni
- configurația intersecției, în cazul în care trecerea de pietoni este la o intersecție
- necesitatea luării unor măsuri suplimentare de calmare a traficului sau de creștere a vizibilității traficului de vehicule și pietoni.

Astfel, în măsura în care există disponibilitate din partea dumneavoastră, Asociația Drum Sigur este deschisă să participe, în limita timpului disponibil, la analiza trecerilor de pietoni decalate existente în Municipiul București.

Mentionăm faptul că Asociația Drum Sigur are în componența sa ingineri specializați în construcția de drumuri, cu experiență în proiectarea, executia și implementarea proiectelor de infrastructură rutieră și au ca scop îmbunătățirea infrastructurii rutiere și a siguranței circulației, reducerea numărului de accidente rutiere și a numărului de morți din astfel de accidente.

Prezenta scrisoare nu reprezintă o petiție, dar răspunsul dumneavoastră legat de cele menționate mai sus ar fi apreciat.

Cu stimă,

Asociația Drum Sigur

Presedinte

Florin Claudiu Nicolae

Asociația Drum Sigur

Sediul social: strada Alexandru cel Bun, nr. 20, bl. T19A, sc. A, ap. 3, sector 2, Municipiul București
Email: asociatiadrumsigur@gmail.ro Website: www.drumsigur.ro Tel: 0745 984 000