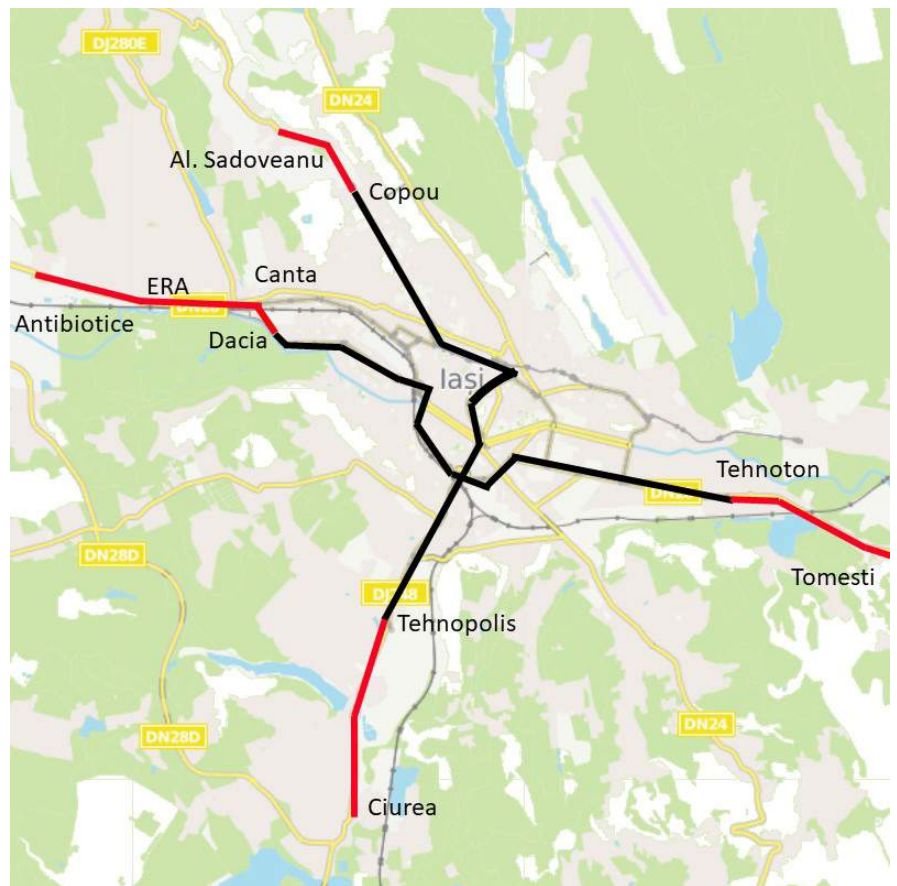


# Planul Bodea

## Deblocarea traficului în Iași. O soluție pentru 50 de ani!

**2** axe  
cu tramvaie  
moderne pentru  
traversarea  
rapidă a Iașului



**40** tramvaie

**60** milioane  
de euro  
investiție/axă



**170.000** călători  
transportați  
zilnic



[marius.bodea@senat.ro](mailto:marius.bodea@senat.ro)  
[facebook.com/marius.bodea.iasi](https://facebook.com/marius.bodea.iasi)

Marius Bodea **USR.**

# Transportul public eficient este oriunde în lume soluția degrevării traficului auto.

În acest moment, avem un oraș blocat la toate ieșirile tocmai din cauza lipsei unei alternative reale la transportul cu mașinile personale!

Propun alocarea exclusivă a tramvaielor noi deja contractate, în număr de 32, care au o capacitate foarte mare și sunt de ultimă generație, **pentru 2 mari axe** care traversează orașul (Copou-Capăt CUG și Zona Industrială-Capăt Dacia).

**Aceste axe trebuie să devină rutele de traversare rapidă a orașului**, printr-o decizie curajoasă, dar extrem de necesară și benefică: de la Rond Agronomie și până la Capăt CUG, **axa de transport public trebuie individualizată cu separator din borduri**.

Același lucru trebuie să se întâmple pe axa Capăt Dacia-Tehnoton. **Cu separator de borduri!**

Zona Industrială are dintotdeauna o bandă dedicată cu separator, și viteza de deplasare pe acest tronson este vizibil mai mare. În cartierele Dacia-Alexandru, calea de rulare a tramvaielor era, de asemenea, separată de mașini în urmă cu 20-30 de ani, deci n-ar fi nici aici o premieră!

**Separarea liniilor de tramvai pe aceste axe este condiția fundamentală pentru a avea un proiect de succes în mobilitatea urbană:** crește viteza de deplasare, traversarea orașului pe ambele sensuri poate fi realizată în 25-30 de minute, ieșenii vor sesiza îmbunătățirea timpilor și vor prefera transportul public cu mijloace moderne decât blocajele cu mașinile în trafic.

Separatoarele pot fi îndepărtate doar în anumite intersecții.

Propun eliminarea intersecțiilor clasice semaforizate (sau nu) și instituirea de sensuri giratorii pe aceste axe cu prioritate de trecere prin aceste giratorii a tramvaielor.

Virajul la stânga al mașinilor trebuie eliminat pe cât posibil, și mașinile trimise în cel mai apropiat sens giratoriu. Sensul giratoriu de la Zimbru este cel mai bun exemplu din Iași unde de tramvaiul are prioritate.

**Instituirea priorității tramvaielor pe aceste axe la trecerile de pietoni**, așa cum se întâmplă, spre exemplu, în Cehia.

Dacia-Alexandru și Nicolina-CUG sunt cele mai populate cartiere ale Iașului, conform datelor demografice. Flota de tramvaie noi și moderne, de capacitate mare, trebuie alocată celor două mari axe care traversează orașul pentru a acoperi cererea cea mai mare, conectând universitățile, zonele comerciale și cele de producție de cele mai aglomerate zone rezidențiale.



ver. 1



## Viteza de traversare a orașului este esențială!

### 3 Al doilea element fundamental al unei mobilități eficiente este frecvența mijloacelor de transport.

O simulare simplă arată că pe cele două axe trebuie să avem de-a lungul unei zile, cu mici reglaje între orele de vârf și restul timpului, circa **40 de unități moderne, de 30 m lungime fiecare. 20 de tramvaie pe fiecare axă**, câte 10 pe fiecare sens de mers, la **distanță de 1-1,5 km între ele**, astfel încât să asigurăm o frecvență în orice stație de 5-7 minute. La orele de vârf, frecvența poate fi reglată la 3-4 minute.

#### Traversarea orașului în

# 30'

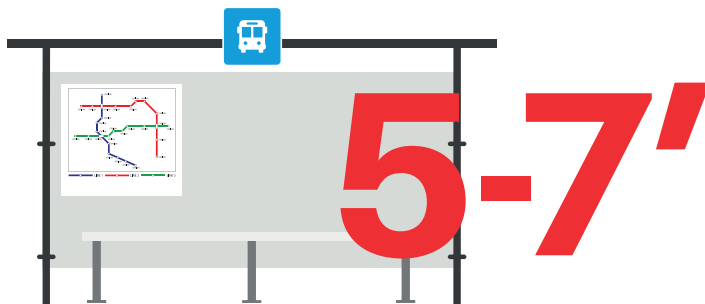
Fiecare tramvai poate transporta, de-a lungul a 15 stații, circa 300-350 de călători (incluzându-i și pe cei care urcă pe traseu).

Cu 10 unități pe sens, avem 3.500 de călători pe oră de la CUG în Copou și invers, 3.500 de călători/oră de la Rond Agronomie la Capăt CUG. Sunt 7.000 de călători/oră pe Axa Nord-Sud și alți 7.000 pe Axa Est-Vest. 14.000 de ieșeni în total.

Într-o singură zi, cele 40 de unități pot transporta până la 170.000 de călători. Sunt cifre reale care pot degreva semnificativ traficul auto pe cele două mari axe ale orașului.

În 2-3 ani putem scăpa de blocajele infernale din Nicolina-CUG sau din Podu Roș, Baza 3, ieșirea spre Tomești.

#### Frecvență în stații



De-a lungul celor două axe, trebuie amenajate parcări de reședință supraterane/subterane (după caz) pentru a elibera de mașini prima banda!

## 3.500 călători pe sens/oră

## 14.000 ieșeni /oră / 2 axe

# 170.000 călători /zi

Marius Bodea

USR.



**1. Alte 8 tramvaie de tipul celor 32 deja contractate, o investiție de maximum 12 milioane de euro.**



**2. Linile de tramvai trebuie prelungite în regim de urgență!**

Avem trafic extrem de aglomerat la ieșirea din Păcurari spre ERA!

O joncțiune Dacia-Canta și apoi extindere cel puțin până la Complexul ERA sau chiar până la Antibiotice (chiar până la rond Uricani – printr-un nod intermodal. În acel loc există suficient teren disponibil. Poți să oprești traficul din județ și din afara județului în nodul intermodal. Acolo rămân parcate autobuzele, autocarele, mașinile). Cu joncțiune Canta, Dacia – și mai departe – ajungi spre centru trecând pe la Gară.

Spre Era, Uricani, linia nouă poate fi realizată în afara carosabilului, cu terasament. Apoi trebuie vizată extinderea până la Tomești. Există blocaje infernale între Tepro și Tomești, zeci de minute pierdute în trafic! Există deja un proiect de trecere la 4 benzi spre Tomești. De altfel, tramvai până la Tomești este cerut chiar de edilul acestei comune!

**Pe cealaltă axă, Nord-Sud:** avem coloane nesfârșite între Rond Vechi CUG și Lunca Cetățuiei. Șoseaua CUG-Lunca Cetățuiei este în proiect de lățire la 4 benzi. Linia de tramvai trebuie prelungită concomitent până la blocurile din Ciurea! La fel, pe prima banda.

În capătul celălalt al axei, Aleea Sadoveanu, în proiectul inițial erau prevăzute 4 benzi. Soluțiile tehnice există, linia de tramvai poate fi prelungită și aici până în zona blocurilor nou-construite. Linile de tramvai pe aceste sectoare trebuie puse pe banda 1, lângă trotuare, fără peroane pe ax care să presupună traversări ale călătorilor.

Sumele necesare nu sunt împovărătoare. Cu un cost maxim de 2 milioane de euro/km, incluzând calea de rulare, covor asfaltic, trotuare și stâlpi, putem face cele trei extinderi ale rețelei de tramvaie în Lunca Cetățuiei și Aleea Sadoveanu cu cel mult 60 milioane de euro. Ceea ce va debloca orașul pentru următorii 50 de ani!

**Poți urca în tramvai în Lunca Cetățuiei la 7.20 dimineața și la 7.50 să cobori în Copou la Universitate. Circulând cu 40 km/h pe o cale de rulare separată de restul carosabilului!**

**Putem uni Complexul ERA de Podu Roș, astfel încât să faci 30 de minute dintr-un capăt în celălalt.**

**60 mil.  
euro** /axă  
pot debloca  
orașul pentru  
**50 ani**

