

## Asociația "METROU UȘOR"

CIF: 33589418, Nr. înreg. Reg. Național ONG: 17914/A/2014  
Adresa: Str. Virgil Pleșoianu, nr. 30, sector 1, București, România  
E-mail: [contact@metrouusor.com](mailto:contact@metrouusor.com) / Web: [metrouusor.com](http://metrouusor.com)  
Cont: RO64 RNCB 0078 1430 3505 0001, BCR Ștefan cel Mare

---

Către: Primăria municipiului București

Spre știință: Asociația de dezvoltare intercomunitară pentru transport public București-Ilfov, Societatea de Transport București

### Propuneri privind eficientizarea tramvaielor 21 și 32 în centrul capitalei

Având în vedere anunțul STB cu privire la suplimentarea cu 10% a parcului circulant de pe traseele de tramvai 21 și 32, Asociația „Metrou Ușor” salută această decizie, așa cum susținem orice măsură menită să încurajeze transportul public în detrimentul celui personal, cu atât mai mult cu cât este vorba de transport cu tramvaiul - ecologic și de mare capacitate. Cu toate acestea, **Asociația „Metrou Ușor” atrage atenția că măsura suplimentării parcului nu adresează adevăratele probleme ce duc la supra-aglomerarea și la aritmicitatea liniilor de mai sus, și anume ambuteiajele și autoturismele parcate ilegal pe calea de rulare a tramvaielor.**

În urma inițiativei Primăriei Municipiului București de a separa calea de rulare a tramvaiului de traficul auto prin intermediul gardurilor, cele două trasee, 21 și 32, au fost mult eficientizate, reducând simțitor timpul unei călătorii și crescând capacitatea de transport pe segmentele în care tramvaiul este separat de trafic. Cu toate acestea, segmentele centrale ale ambelor linii de tramvai încă împart strada cu traficul auto personal, astfel că ritmicitatea întregilor trasee este periclitată de ambuteiajele și de evenimentele de trafic apărute pe mica porțiune din centru în care tramvaiele circulă bară la bară cu restul traficului. **Drept urmare, o suplimentare a parcului circulant poate da impresia unei creșteri a frecvenței de circulație, dar, în realitate, măsura va face ca și mai multe tramvaie să se adune unul după celălalt în aceleași blocaje, fără a îmbunătăți timpii de așteptare din stații de la orele de vârf.**

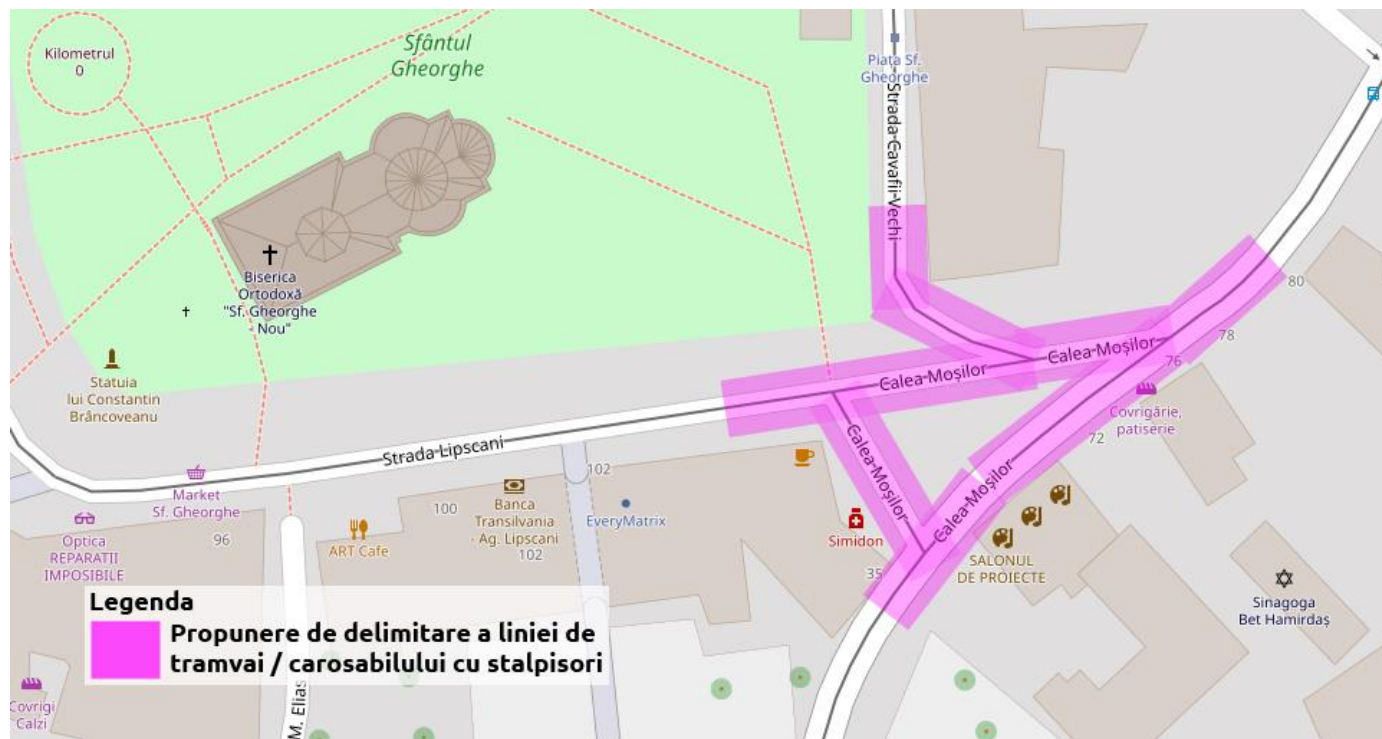
Așadar, **Asociația „Metrou Ușor” vine cu următoarele soluții** complementare pentru ca suplimentarea de parc să producă efecte pozitive, iar aceste două linii eficientizate să își atingă maximul lor potențial:

## Soluții pentru linia 21



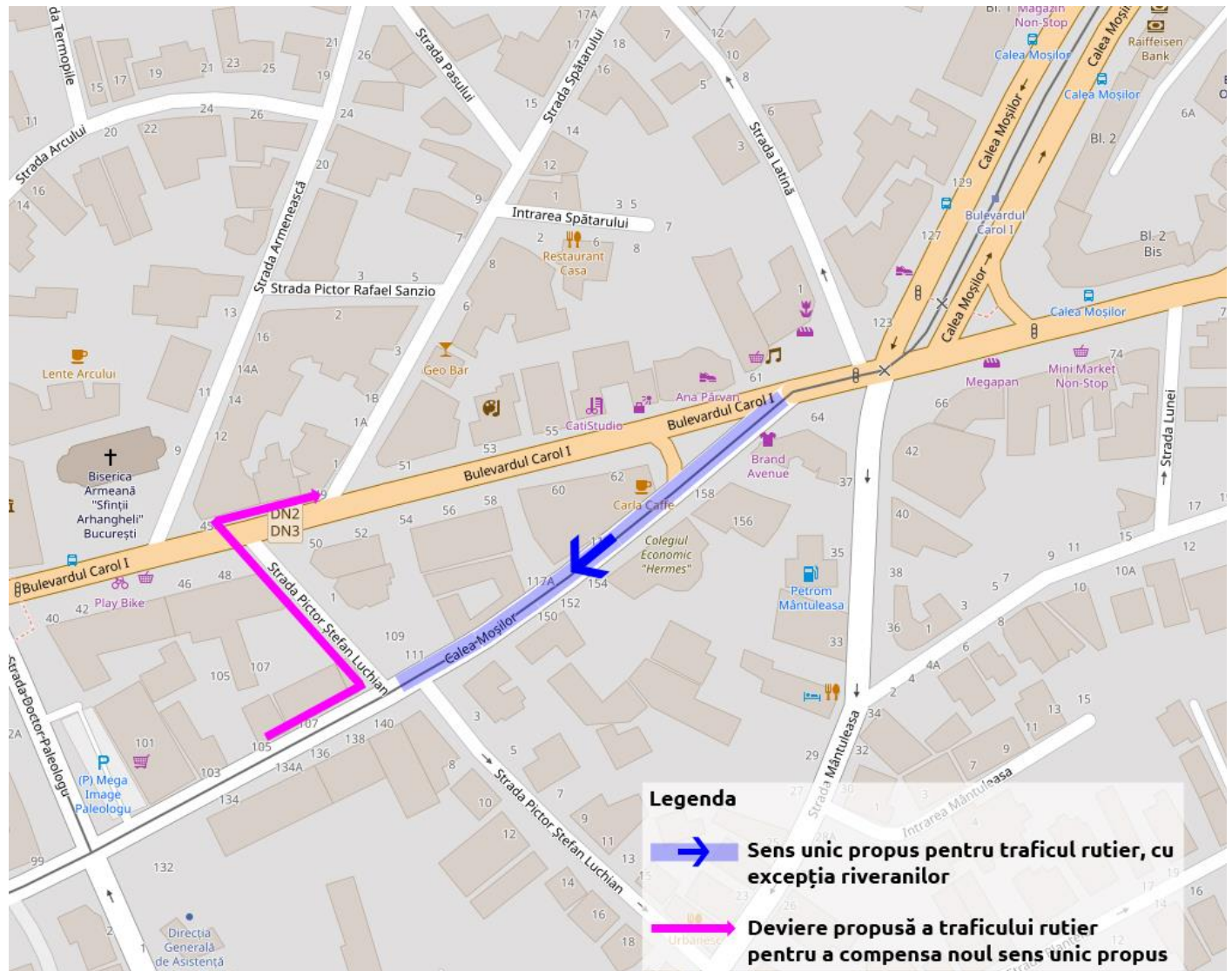
Figură 1 – linia 21 blocată de o mașină staționată neregulamentară pe Calea Moșilor veche

### 1. Delimitarea intersecției Cavafii Vechi/Lipscani/Calea Moșilor cu stâlpi pentru a împiedica parcare ilegală a mașinilor și blocarea aproape zilnică a circulației tramvaielor din zonă.



Figură 2 - zone propuse pentru delimitare fizică cu stâlpișori pentru a preveni blocarea tramvaielor

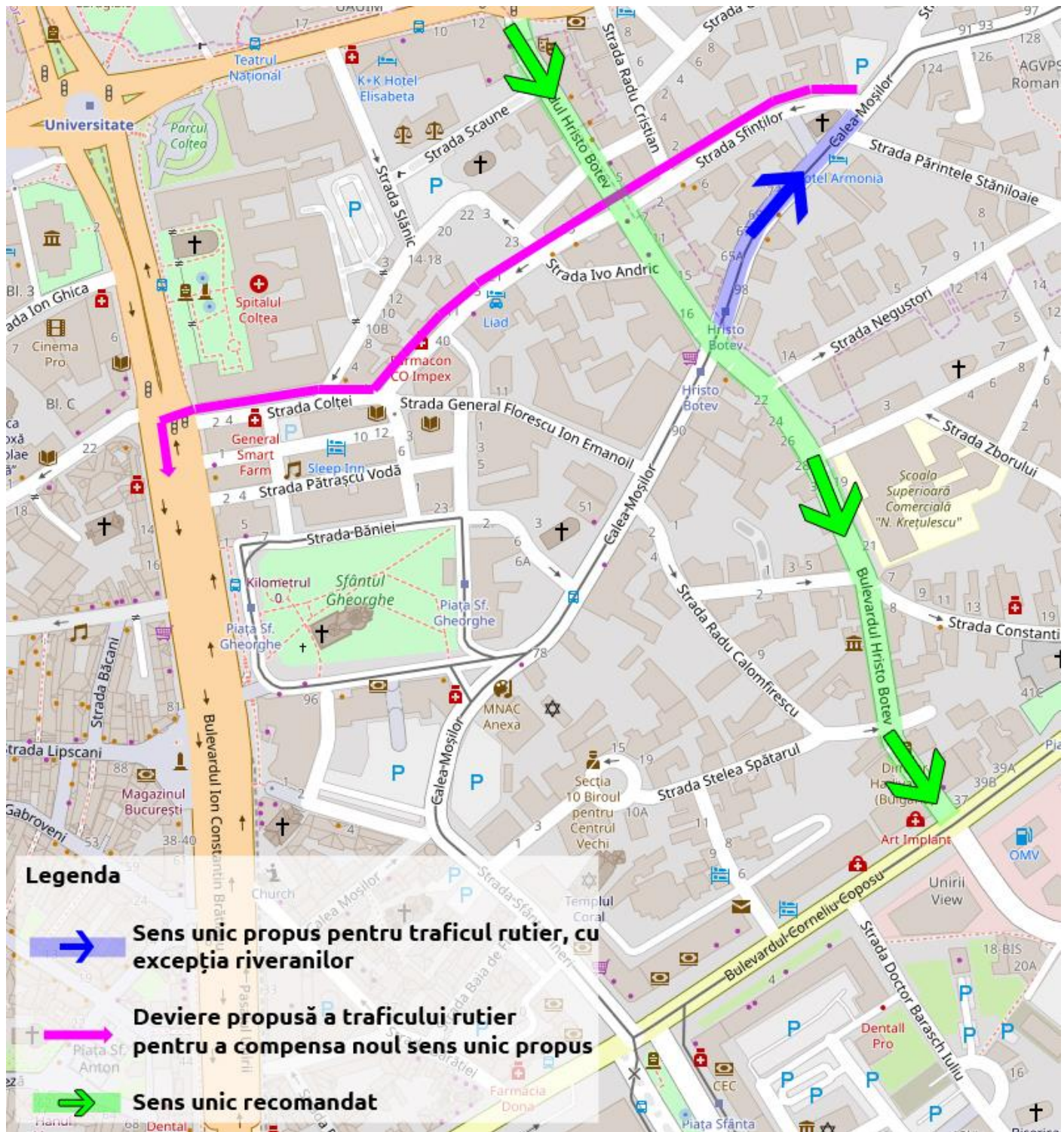
**2. a. Restricționarea traficului auto (cu excepția transportului public și a riveranilor) pe Calea Moșilor între Str. Pictor Ștefan Luchian și Bd. Carol I, pe sensul spre Colentina. Prin această măsură este rezolvat ambuteiajul creat la semaforul din intersecție, unde la orele de vârf se strâng nu mai puțin de 4-5 tramvaie la coadă. Această măsură reprezintă instaurarea unui sens unic de facto dinspre Bd. Carol I spre Str. Pictor Ștefan Luchian, cu excepția transportului public și a riveranilor.**



Figură 3 - propunere privind reorganizarea traficului rutier în apropierea intersecției Moșilor x Carol I

**b. Restricționarea traficului auto (cu excepția transportului public și a riveranilor) pe Calea Moșilor între Str. Sfinților și Bd. Hristo Botev, pe sensul spre Piața Unirii. În acest mod este rezolvat în primul rând ambuteiajul creat la intersecția cu Bd. Hristo Botev. Această măsură reprezintă instaurarea unui sens unic de facto dinspre Str. Sfinților spre terminalul Sf. Gheorghe. Adicional, recomandăm instaurarea sensului unic pe Bd. Hristo Botev, dinspre Piața Rosetti spre Bd. Corneliu Coposu, pe toată lungimea străzii.**





Figură 4 - propunere privind reorganizarea traficului rutier în zona Moșilor / Hristo Botev / Sf. Gheorghe

Implementarea acestor măsuri esențiale pentru buna circulație a tramvaiului 21 va reduce drastic timpul de parcurs și va crește semnificativ predictibilitatea, frecvența și capacitatea de transport fără a fi necesară suplimentarea parcului circulant.



**3. Repararea macazurilor automate** de la intersecția Colentina/Ziduri Moși. În acest moment, vatmanii sunt nevoiți să coboare din vehicul pentru a schimba macazul cu ranga, fapt ce aduce cu sine ratarea semnalului verde și pierderea de minute bune la semaforul din intersecția respectivă. De altfel, **întreaga rețea de tramvaie din București este încetinită în fiecare zi de macazuri defecte, ce trebuie comutate manual, astfel că Asociația „Metrou Ușor” consideră imperios necesară investirea unor sume mai mari pentru întreținerea și păstrarea în parametrii optimi a elementelor căii de rulare.**

### Soluții pentru linia 32

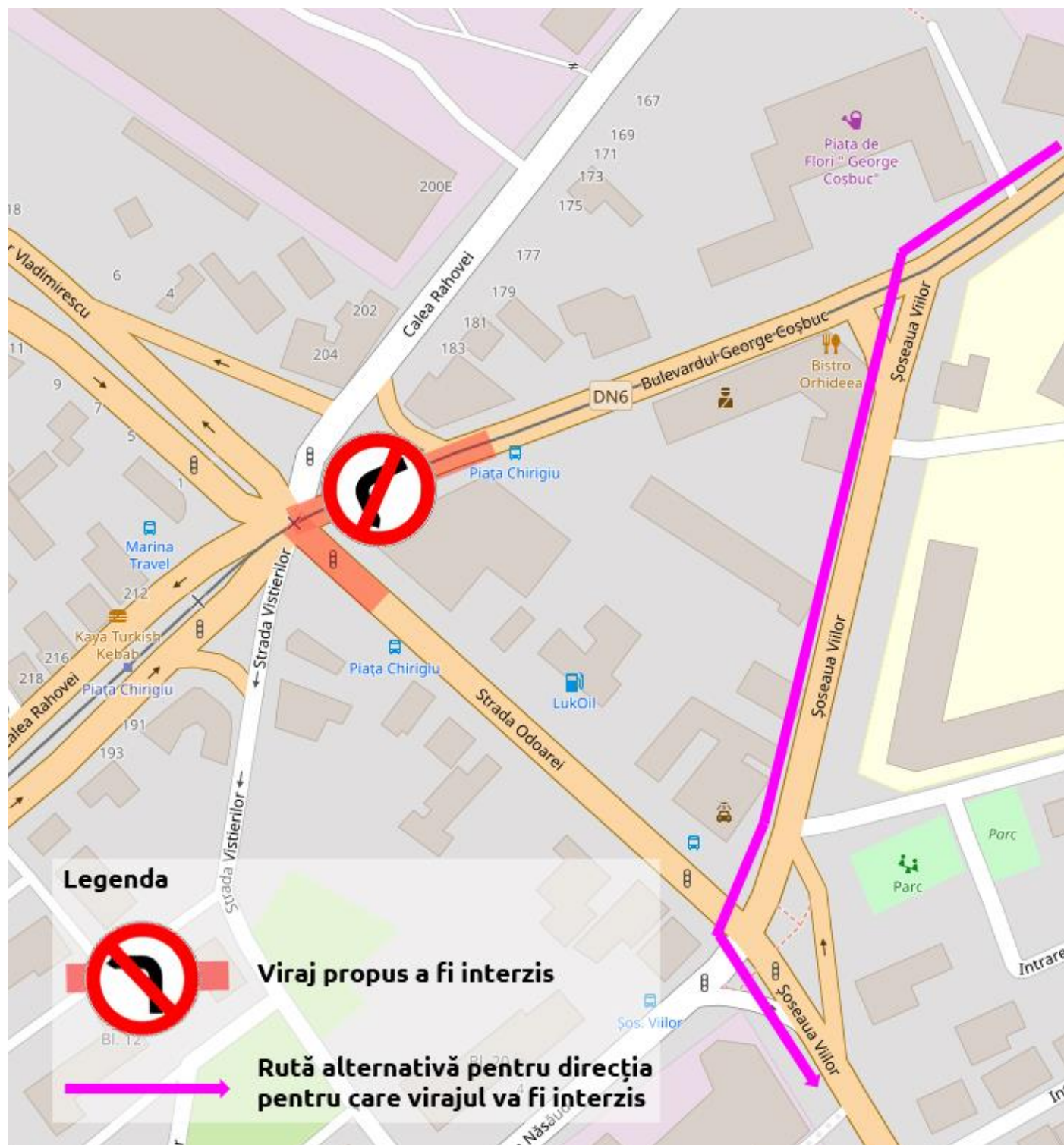


Figură 5 - linia 32 blocată în trafic pe Bd. Regina Maria

**1. Delimitarea căii de rulare a tramvaiului pe Bd. Regina Maria prin intermediul bordurilor cu calote sferice, similar soluției actuale de pe Bd. Mărăști / linia 41.** Având în vedere lățimea Bd. George Coșbuc și Bd. Regina Maria, nu există soluții rapide pentru delimitarea totală a tramvaiului de traficul rutier. Modelul de borduri menționat va descuraja, totuși, în mare măsură utilizarea liniei de tramvai de către

autoturisme, permițând în același timp deplasarea vehiculelor pentru intervenții de urgență pe linia de tramvai.

**2. Interzicerea virajului la stânga de pe Bd. George Coșbuc pe Str. Odoarei (sensul Piața Unirii – Eroii Revoluției), având în vedere că traficul pe respectiva relație se poate desfășura normal pe Șos. Viilor.**



Figură 6 - propunere de interzicere a virajului la stânga dinspre G. Coșbuc spre Odoarei

Măsurile propuse pot fi implementate într-un timp scurt și pot avea efecte pozitive imediate în vitezele de deplasare, capacitatea, ritmicitatea și eficiența liniilor de transport public din zona centrală, încurajând astfel utilizarea transportului public ecologic și reducând poluarea. În lipsa acestor măsuri de prioritizare a transportului public și de descurajare a traficului auto în zona centrală, liniile 21 și 32 nu își vor putea atinge potențialul, iar suplimentarea de parc nu va crește eficiența și nu va îmbunătăți condițiile de transport pe aceste coridoare separate de trafic.

Asociația Metrou Ușor

10 decembrie 2019