



## 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](mailto:contact@metrouusor.com) / Web: [metrouusor.com](http://metrouusor.com)  
Cont: RO64 RNCB 0078 1430 3505 0001, BCR Ștefan cel Mare

Nr. MU 63 / 31.03.2023

**Către: Primăria Municipiului București**  
**[gabriel.popescu@pmb.ro](mailto:gabriel.popescu@pmb.ro) și [directiaproceduri@pmb.ro](mailto:directiaproceduri@pmb.ro)**

## Observații și propuneri în etapa de Consultare a Pieței – LOTUL 2

Având în vedere că LOTUL 2 este în consultare până pe data de 3 aprilie 2023, trimitem P.M.B. observațiile și propunerile noastre.

### Popunerea generală 1:

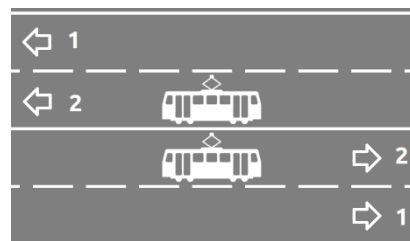
#### **Realizarea de benzi unice tramvai+autobuz pe arterele cu cel puțin două benzi carosabile pe sens, pe lângă banda liniei de tramvai**

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.



**Viena, Austria**

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



**Łódź, Polonia**

Fotografie preluată de pe Wikipedia ([https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Raised\\_tram\\_stops](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.



Foto: Fabian Manole

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

## PROPUNERI PUNCTUALE PENTRU LOTUL 2

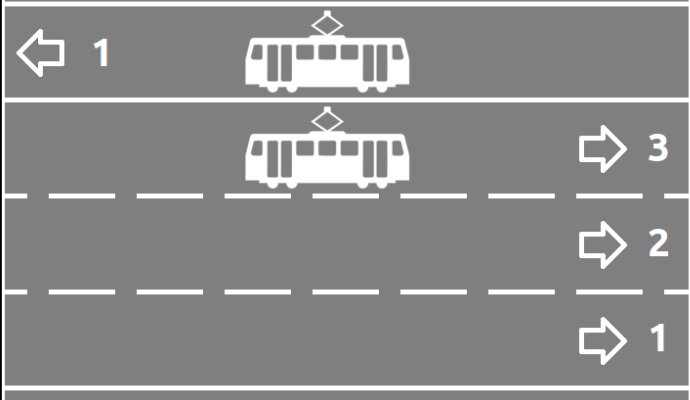
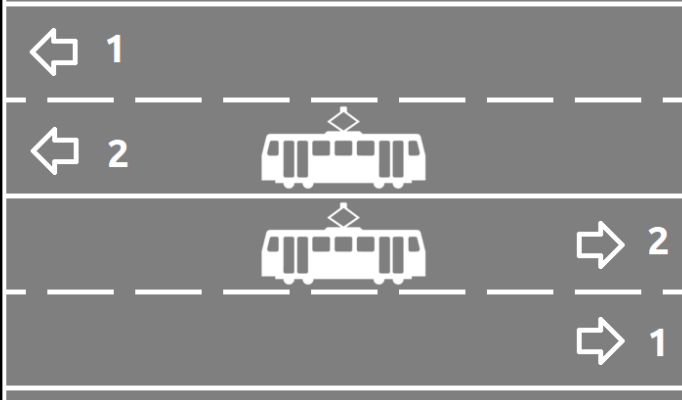
### 1. Propuneri ce vizează Bulevardul Pache Protopopescu:

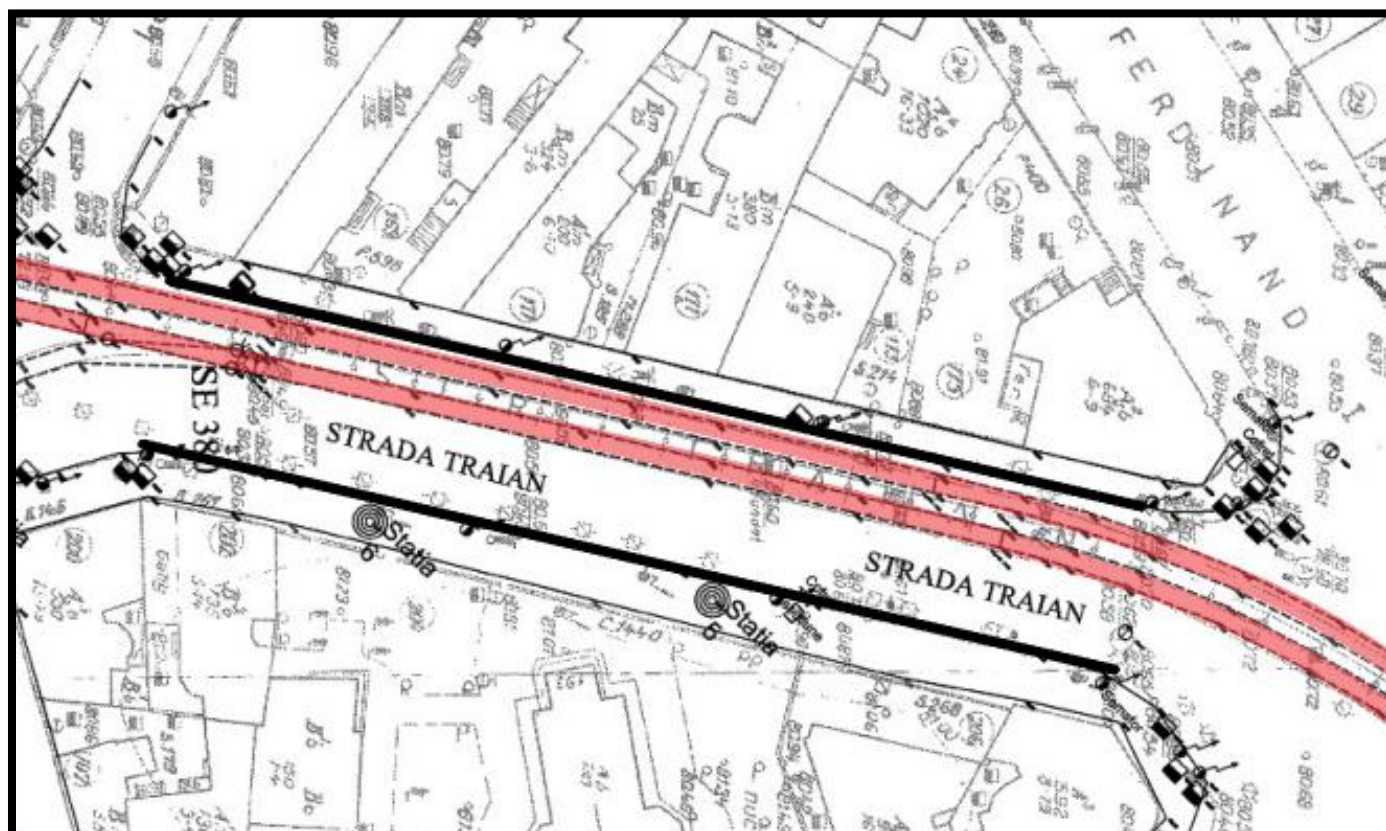
Propunem accesibilizarea tuturor stațiilor de pe bulevard prin aplicarea "soluției Viena", propunerea generală nr.2 de pe prima pagină a acestui document.

### 2. Propuneri ce vizează Strada Traian:

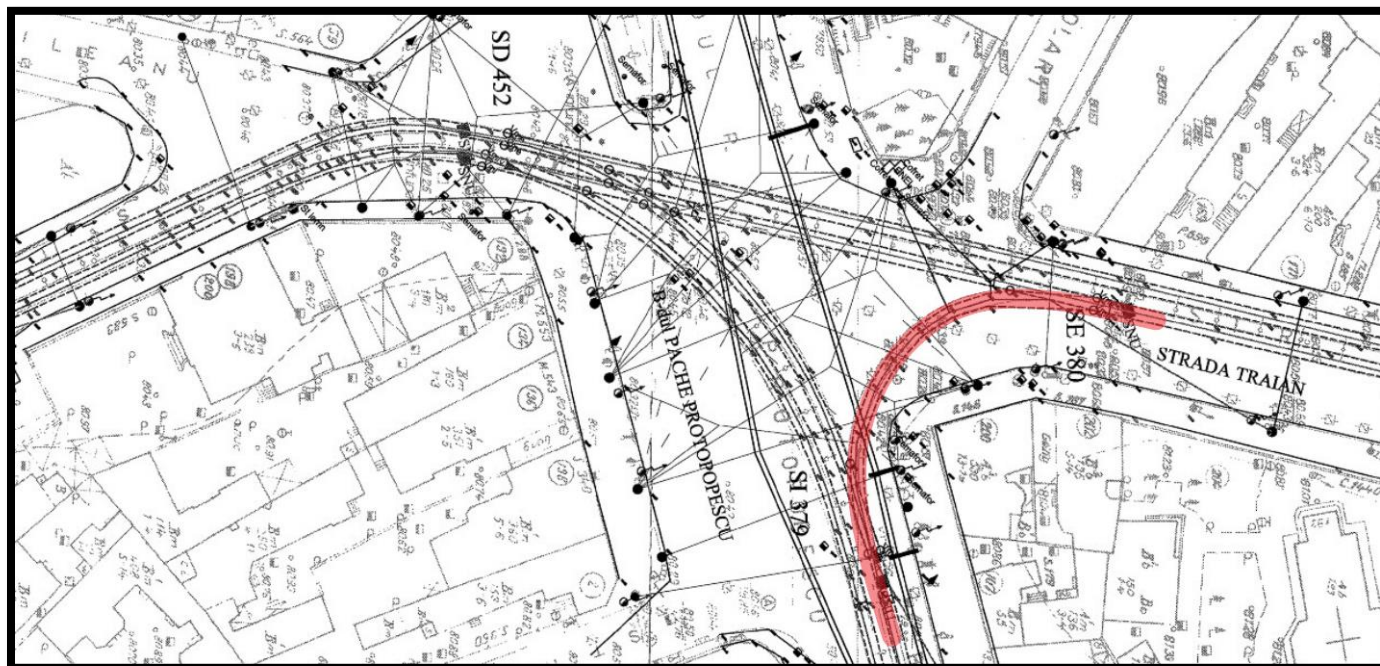
Propunem centrarea aliniamentului liniei dintre Foișorul de Foc și Bd. Pache Protopopescu, prin **reconfigurarea carosabilului din 3+1 benzi în 2+2 benzi**.

Motivare: În prezent, dinspre Foișorul de Foc spre Bd. Pache Protopopescu există o singură bandă de circulație, respectiv cea a tramvaiului. Această situație cauzează timpi îndelungați de așteptare pentru tramvai, care trebuie să împartă singura bandă cu restul participanților la trafic.

<i>Situația actuală</i>	<i>Situația propusă</i>
	



Conform planșelor proiectului, pe Str. Traian, între Bd. Pache Protopopescu și Bd. Ferdinand (Foișorul de Foc), se păstrează configurația actuală a benzilor, respectiv **trei benzi spre nord (inclusiv tramvai) și o singură bandă spre sud (inclusiv tramvai)**. Această **configurație disproportționată** a sensurilor de circulație cauzează în prezent blocaje, iar deseori autoturismele formează **coloane pe contrasens, pe linia de tramvai**.



Un impediment în centrarea șinelor ar putea fi reprezentat de geometria impusă de racordul de cale simplă dinspre Bd. Pache Protopopescu spre Foișorul de Foc. Realitatea din teren a ultimelor decenii a dovedit, însă, că racordul respectiv **nu mai are utilitate tehnologică sau comercială**. Din informațiile noastre, ultima utilizare regulată a fost în anul 2007, în timpul construirii terminalului Sf. Vineri. Pentru întoarcere de avarie, există deja bucla de la Piața Ianului. Credem că includerea acestui racord în proiectul de modernizare survine din motive de perpetuare istorică, ci nu din rațiuni de utilitate.

**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