



## 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 67 / 16.06.2023

### Primăriei Municipiului București

## Observații și propuneri în etapa de consultare publică pentru PUZ proiect de extindere a rețelei de tramvai pe inelul median de sud-est

Având în vedere proiectul Primăriei Generale de a extinde rețeaua de tramvai pe inelul median al Capitalei, în zona de sud-est, respectiv pe arterele cuprinse între Bd. Basarabia și Șos. Giurgiului, Asociația Metrou Ușor vine în prezentul document cu o serie de observații și propuneri punctuale pentru creșterea calității operării viitoarei rețele, după cum urmează.

**PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI**  
Data anunțului: 29/05/2023

**ETAPA DE ÎNȚIERE**  
**PLAN URBANISTIC ZONAL**  
**"EXTINDERE INEL MEDIAN SUD-EST"**

**Adresă:**  
Traseul propus pentru viitoarea extindere a liniei de tramvai va conecta linia de tramvai existentă în momentul de față pe Strada Alexandru Anghel, va continua pe Strada Luică, Strada Turmu-Măgurele, Strada Sargent Ion Inocentiu, Șoseaua Vitan-Bărzești, Strada Iulia Hațieganu, Bulevardul Nicolae Grigorescu, până la intersecția cu Bulevardul Basarabia. Varianta de traseu are o lungime construită aproximativ de 10,82 km.

**Argumentare:**  
Necesitatea investiției pentru noua linie de tramvai propusă este formulată în cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă București - Ilfov, care se concentrează pe crearea unui sistem de transport multimodal și integrat, ce pune în valoare avantajele rețelei actuale și îmbunătățește moduri complementare pentru a oferi servicii de transport public de înaltă calitate pentru toate categoriile de călători. Reabilitarea rețelei de tramvai și a coridoarelor proprii pentru tramvaie duce la o creștere a utilizării transportului urban de suprafață pe șine. Prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă - Transport public local, sunt prevăzute tangențial unele secțiuni din inelul median sud al rețelei de tramvai (măsura C-2 Îmbunătățirea infrastructurii de tramvai).  
Necesitatea investiției pentru noua linie de tramvai propusă este formulată în cadrul Planului Integrat de Dezvoltare Urbană a Municipiului București, prin politici și programe sectoriale, precum „Îmbunătățirea transportului public prin - Extinderea și reabilitarea rețelei de transport public electric (tramvai, troleibuz).”

Inițiator: MUNICIPIUL BUCUREȘTI

Elaborator: METROUL S.A.

**PUBLICUL ESTE INVITAT SĂ TRANSMITĂ OBSERVAȚII ȘI PROPUNERI**

privind etapa de inițiere a Planului Urbanistic Zonal în perioada de **25 zile** din momentul afișării pe pagina de internet a Primăriei Municipiului București - [www.pmb.ro](http://www.pmb.ro)

Persoana responsabilă cu informarea și consultarea publicului:  
**SERVICIUL URBANISM**  
adresa: Bulevardul Regina Elisabeta, Nr. 47, Sector 5, cod poștal 050013, București

Observațiile sunt necesare în vederea etapei de inițiere.  
Răspunsul la observațiile transmise va fi postat pe pagina de internet a Primăriei Municipiului București - [www.pmb.ro](http://www.pmb.ro) la secțiunea Urbanism - Consultarea publicului - Anunț de intenție - PUZ.

Etapele preconizate pentru consultarea publicului până la aprobarea planului:

- etapa de inițiere - 25 zile
- etapa de elaborare - 25 zile
- etapa de avizare - 25 zile
- etapa de aprobare - 10 zile

Etapa de inițiere a PUZ a fost demarată pe data de 13.06.2023, pe website-ul [urbanism.pmb.ro](http://urbanism.pmb.ro)

# Partea I: Sectorul cuprins între Șos. Giurgiului și Str. Iuliu Hațieganu

## I.1. intersecția dintre Șos. Giurgiului și Str. Luica

La intersecția rețelelor de tramvai de pe Șos. Giurgiului, Str. Alexandru Anghel și Str. Luica, considerăm că trebuie realizate **cel puțin** următoarele racorduri și macazuri, **pe ambele sensuri de circulație**:



**Legendă: infrastructură existentă, noile racorduri propuse**

Motivare:

Str. Alexandru Anghel este parte componentă a inelului median de circulație, având deja infrastructură activă de tramvai. Astfel, este de la sine înțeleasă necesitatea unui racord drept între Str. Alexandru Anghel și Str. Luica, pentru a permite o viitoare extindere a inelului median spre zona de sud-vest a Capitalei.

Un racord între Str. Luica și Terminalul CFR Progresul este necesar atât pentru a permite întoarcerea viitoarei linii de tramvai în terminal, precum și pentru a exista o legătură tehnologică a noii linii cu Depoul Giurgiului, prin Șos. Giurgiului. Avem în vedere și perspectiva de dezvoltare a traficului feroviar de călători la Gara Progresul, după ce calea ferată va fi redeschisă.

## I.2. amplasarea căii de rulare a tramvaiului între Șos. Giurgiului și Str. Iuliu Hațieganu

Primăria Sectorului 4 a construit un pasaj rutier deficitar la intersecția cu Bd. Metalurgiei, **fără spațiu rezervat pentru tramvai**. Recent a fost aprobată aceeași soluție tehnică și pentru un viitor pasaj la intersecția inelului median cu Șos. Berceni.

Cu toate că soluția declarativă a Primăriei Sectorului 4 este introducerea tramvaiului pe noile pasaje rutiere, această variantă este inoportună deoarece presupune **pierderea unor corespondențe facile cu mijloacele de transport public care circulă pe arterele traversate de către pasaje**. Acest lucru presupune împingerea stațiilor tramvaiului abia după, respectiv înaintea rampelor pasajelor, **la sute de metri de intersecții și punctele de interes**. O astfel de soluție **va obliga călătorii să parcurgă pe jos distanțe crescute pentru o simplă transbordare și va reprezenta o barieră pentru persoanele cu dizabilități**. Disconfortul va fi cu atât mai accentuat în timpul condițiilor meteo nefavorabile. În consecință, principalul efect va fi cel al **descurajării utilizării tramvaiului propus în zonă din cauza transbordărilor dificile**, scăzând potențialul economic și beneficiile prevăzute ale investiției.

Suplimentar, este neclar dacă introducerea tramvaiului pe pasaje ar presupune împărțirea spațiului carosabil de pe benzile II cu traficul general, sau dacă din totalul de 4 benzi carosabile, 2 ar fi destinate exclusiv tramvaiului. Practic, propunerea Primăriei Sectorului 4 obligă autoritățile să decidă **dacă tramvaiul va sta blocat în traficul general de pe pasaje sau dacă pasajele vor rămâne cu o singură bandă carosabilă pe sens. Ambele scenarii sunt indezirabile**.

Pentru eliminarea dezavantajelor precizate anterior și pentru creșterea calității serviciului viitorului tramvai de pe inelul median în zona de sud, între Șos. Giurgiului și Str. Iuliu Hațieganu, **propunem amplasarea șinei de tramvai pe una dintre laturile arterelor străbătute** (similar soluției de pe Șos. Progresului și Șos. Petricani) **sau pe prima bandă de pe fiecare sens de circulație** (similar soluției din zona CET Vest). În cazul celei de-a doua variante, propunem spre analiză constituirea unor culoare TRAM+BUS pe prima bandă a arterelor.

**Asociația Metrou Ușor propune realizarea la nivelul solului a tuturor corespondențelor între mijloacele de transport public, în intersecțiile cu arterele Bd. Metalurgiei / Bd. Alexandru Obregia și Șos. Berceni, prin realizarea persoanelor stațiilor noului tramvai în imediata apropiere a acestor artere.**

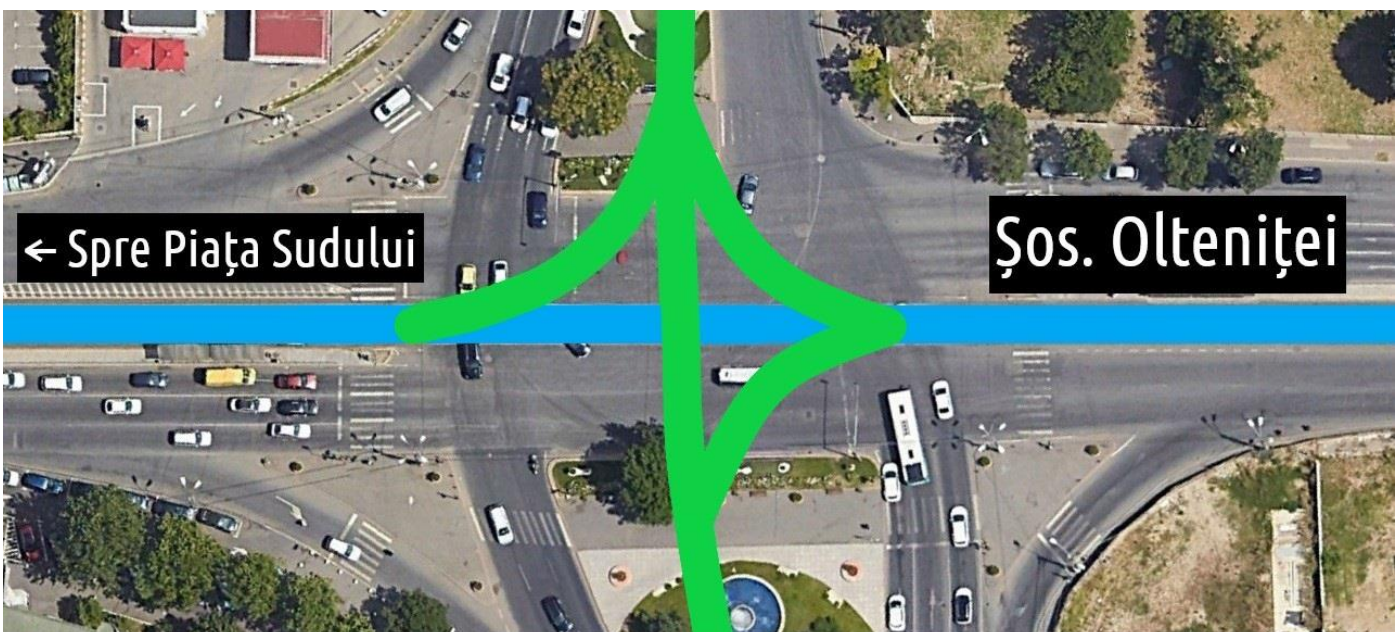
### I.3. facilitarea corespondenței între tramvai și metrou la stația Apărătorii Patriei (M2)

Un alt beneficiu important al păstrării tramvaiului la nivelul solului în intersecția cu Șos. Berceni este **posibilitatea realizării unor corespondențe subterane directe (guri de acces pietonale) spre vestibulul stației de metrou Apărătorii Patriei M2**, similar exemplurilor de succes de pe linia 41 (Metrou Crângași M1, Metrou Parc Drumul Taberei M5), astfel încât corespondențele să fie cât mai facil și rapid de străbătut.

Concret, propunem realizarea unor pasaje pietonale de acces directe între peroanele stației de tramvai și vestibulul stației de metrou Apărătorii Patriei, pentru a eficientiza și a crește siguranța transbordărilor dintre cele două mijloace de transport public de mare capacitate, ce vor genera un trafic pietonal ridicat.

### I.4. intersecția dintre Str. Ion Iricianu și Șos. Olteniței

La intersecția rețelelor de tramvai de pe Șos. Olteniței, Str. Ion Iricianu și Str. Vitan Bârzești, considerăm că trebuie realizate **cel puțin** următoarele racorduri și macazuri, **pe ambele sensuri de circulație**:



**Legendă: infrastructură existentă, noile racorduri propuse**

Motivare:

Racordurile dintre inelul median și Terminalul Romprim ar avea o utilitate strategică pentru devierea tramvaielor în cazul accidentelor, avariilor sau suspendărilor temporare programate pe un anumit tronson. Astfel, s-ar evita

situațiile recurente pe linia 41, lipsită de racorduri pentru situații speciale în intersecții (Bd. I. Mihalache, Bd. Timișoara). Impactul economic și logistic al înlocuirii temporare a liniei 41 cu autobuze navetă este semnificativ. În primul rând, în cazul incidentelor din trafic, autobuzele liniei 641 sunt scoase de pe alte trasee, afectând o mare parte din călători și producând un efect de domino asupra liniilor de transport din zonă. Un alt cost important este timpul irosit de călători în autobuzele 641 blocate în traficul general. Nu în ultimul rând, cu toate că se pune la dispoziție un număr mare de vehicule, autobuzele nu fac față și se supra-aglomerează, ducând la accentuarea uzurii vehiculelor și la costuri de întreținere mai ridicate.

Considerăm că lipsa racordurilor tehnologice ale liniei 41 este o greșeală de proiectare ce nu trebuie repetată în construirea noilor linii de tramvai.

În același timp, un racord între Șos. Vitan Bârzești și Șos. Olteniței, spre Piața Sudului, oferă un dublu avantaj. Pe de o parte se facilitează accesul și retragerea tramvaielor la Depoul Titan, scăzând uzura infrastructurii și costurile de exploatare. Pe de altă parte, se crează noi posibilități de exploatare comercială a rețelei de tramvai. Un exemplu ar fi ruta Complex Titan - Piața Eroii Revoluției, inexistentă astăzi.

## Partea II:

### Sectorul cuprins între Șos. Vitan Bârzești și Bd. Basarabia

#### II.1. amplasarea căii de rulare a tramvaiului între Șos. Vitan Bârzești și Bd. Basarabia

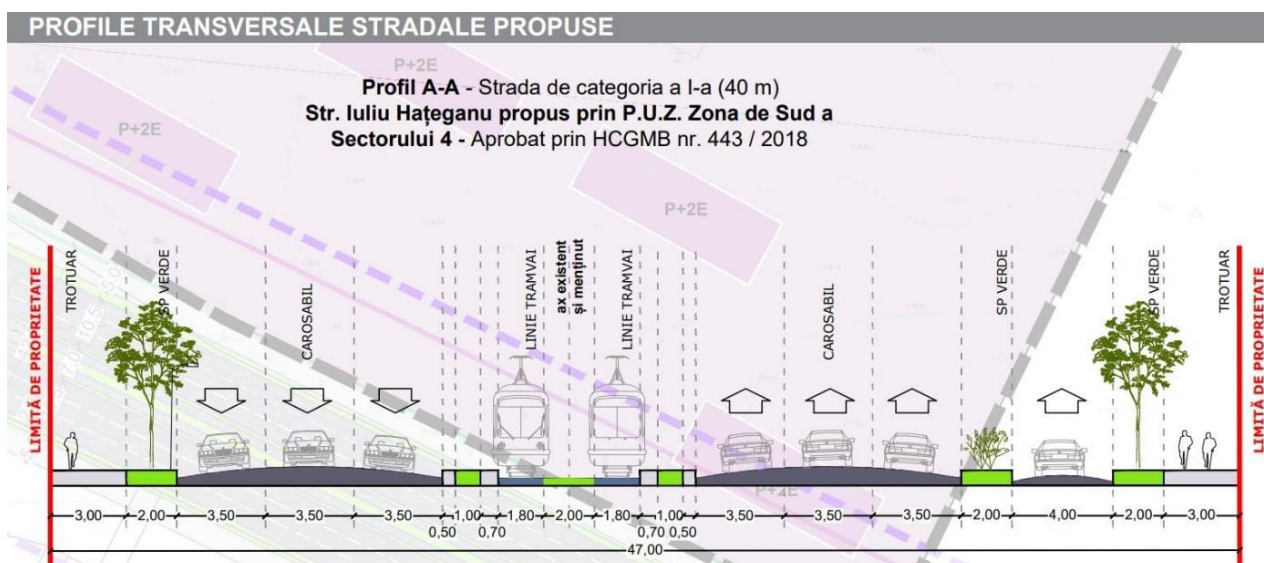
Având în vedere că pasajul suprateran Nicolae Grigorescu (peste râul Dâmbovița) are deja din construcție spațiul median dedicat unei viitoare stații de tramvai pe pasaj (inclusiv goluri tehnologice pentru scări și lifturi), precum și faptul că pe aproape întreg tronsonul există rezervat un spațiu verde median, **propunem ca amplasamentul liniei de tramvai pe tronsonul cuprins între Șos. Vitan Bârzești și Bd. Basarabia să fie în axul drumului, între sensurile rutiere carosabile, conform PUZ-urilor precedente.**

Ca soluție de implementare a căii de rulare pe tronsonul cuprins între Șos. Vitan Bârzești și Bd. Basarabia, **propunem adoptarea tehnologiei tip green-track cu șine înierbate, pentru a evita scăderea suprafețelor verzi.**

## II.2. configurația tramei stradale a Str. Iuliu Hațieganu

Având în vedere că în cea mai recentă versiune prezentată de PMB a proiectului lărgirii Str. Iuliu Hațieganu **nu a fost rezervat un spațiu dedicat tramvaiului**, fiind proiectat cu o tramă stradală simplificată de numai 3+3 benzi carosabile, **contrar PUZ inițiale** ce prevedea o structură de 3 benzi carosabile pe sens + 1 bandă dedicată exclusiv tramvaiului pe sens, există riscul conflictului între cele două proiecte ce vor fi construite în orizonturi apropiate de timp. În acest sens, propunem coordonarea proiectelor și revenirea la trama stradală din PUZ inițiale.

Atragem atenția că dacă PMB va realiza o configurație simplificată a tramei stradale, cu 3+3 benzi, dar fără spațiu rezervat tramvaiului, asta va conduce la restrângerea carosabilului la numai 2+2 benzi odată cu introducerea tramvaiului. Pe cale de consecință, cele 2+2 benzi de pe Pasajul N. Grigorescu, precum și cele 2+2 bretele ale pasajului de la nivelul solului (total 4+4 benzi în zona pasajului), se vor revărsa într-o arteră restrânsă la numai 2+2 benzi.



Varianta **optimă** din PUZ (2018)



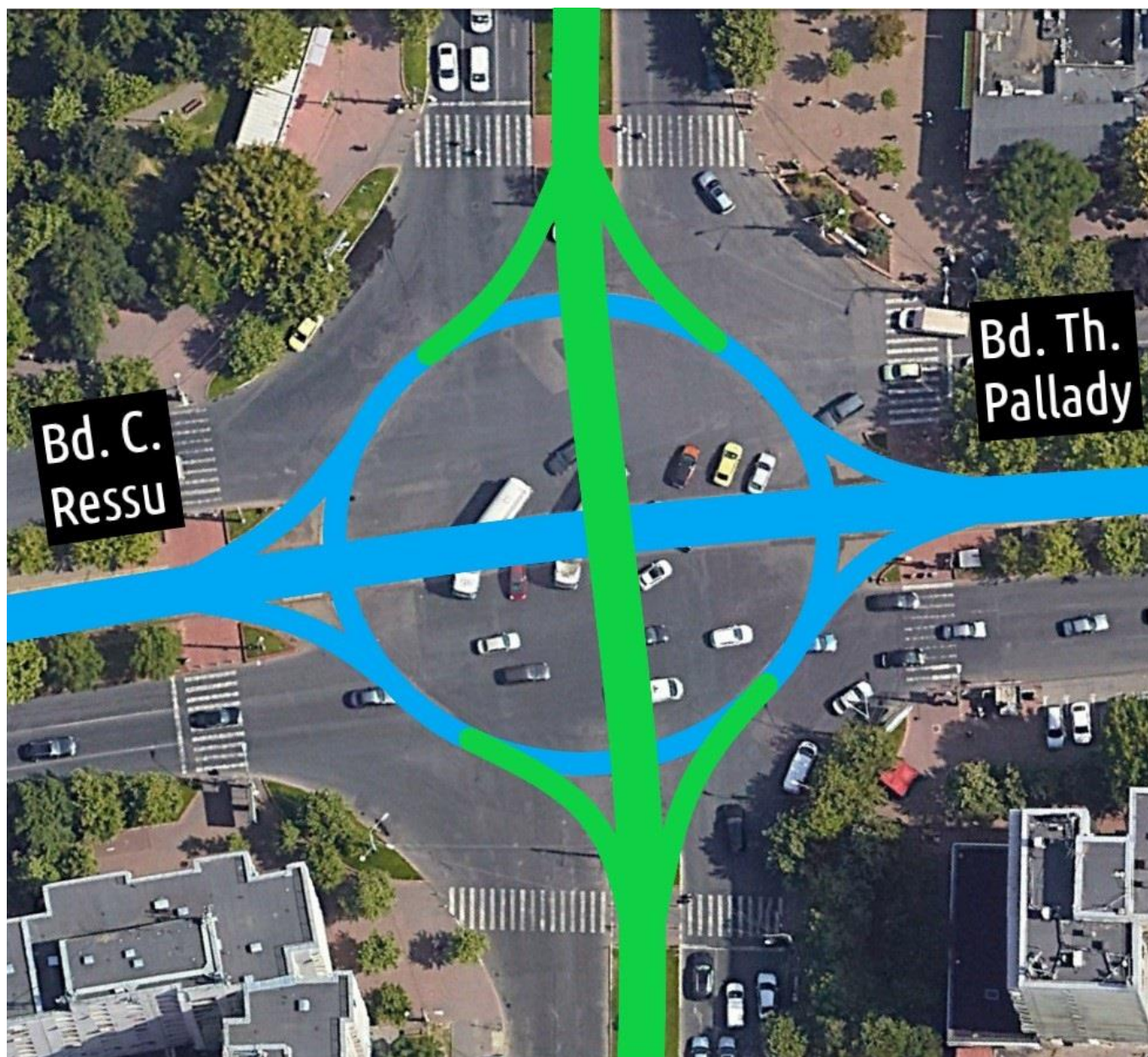
Varianta **deficitară** prezentată public de PMB (2021)

### II.3. realizarea unei stații de tramvai pe Pasajul Nicolae Grigorescu

Având în vedere că pasajul suprateran Nicolae Grigorescu (peste râul Dâmbovița) are deja din construcție spațiul median dedicat unei viitoare stații de tramvai pe pasaj (inclusiv goluri tehnologice pentru scări și lifturi), **propunem realizarea respectivei stații conform proiectului inițial, cu scări și lifturi pe ambele maluri ale Splaiului Unirii.**

## II.4. intersecția dintre Bd. Camil Ressu și Bd. Nicolae Grigorescu

La intersecția rețelelor de tramvai de pe Bd. Camil Ressu, Bd. Theodor Pallady și Bd. Nicolae Grigorescu, considerăm că trebuie realizate următoarele racorduri, folosind bucla de întoarcere existentă care este deja prevăzută pentru modernizare:



**Legendă: infrastructură existentă, noile racorduri propuse**

Motivare:

Propunerea noastră duce la flexibilizarea completă a rețelei de tramvai din zona Pieței Titan, permițând atât accesul și retragerea facilă la Depoul Titan, precum și oferind toate posibilitățile întoarcere sau deviere în cazul accidentelor sau lucrărilor programate.

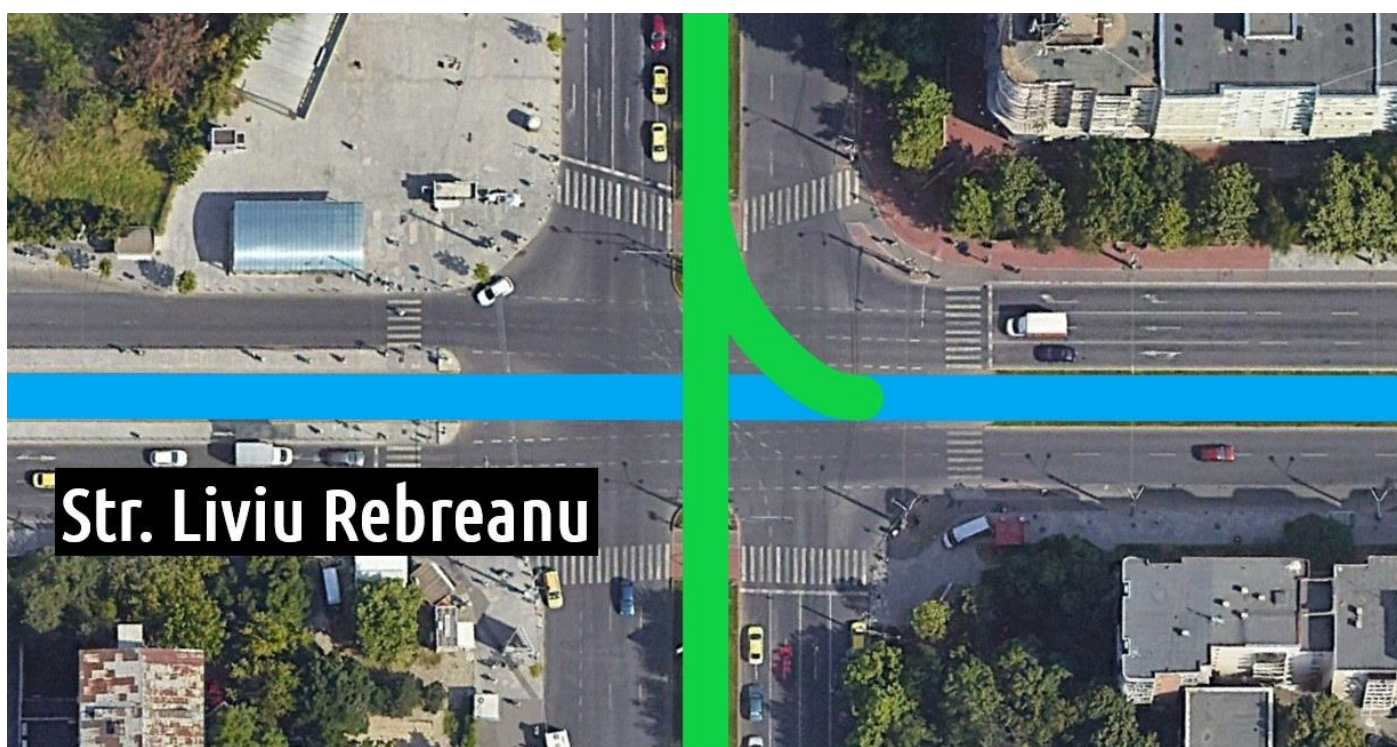


## II.5. facilitarea corespondenței între tramvai și metrou la Titan (M1)

La intersecția cu Str. Liviu Rebreanu, propunem realizarea unor pasaje subterane pietonale directe între peroanele stațiilor de tramvai și vestibulul stației de metrou Titan M1, similar exemplurilor de succes de pe linia 41 (Metrou Crângași M1, Metrou Parc Drumul Taberei M5), pentru a eficientiza și a crește siguranța transbordărilor dintre cele două mijloace de transport public de mare capacitate, ce vor genera un trafic pietonal ridicat.

## II.6. intersecția dintre Str. Liviu Rebreanu și Bd. Nicolae Grigorescu

La intersecția rețelelor de tramvai de pe Str. Liviu Rebreanu și Bd. Nicolae Grigorescu, considerăm că trebuie realizat următorul racord cu macazuri, **în ambele sensuri de circulație**:

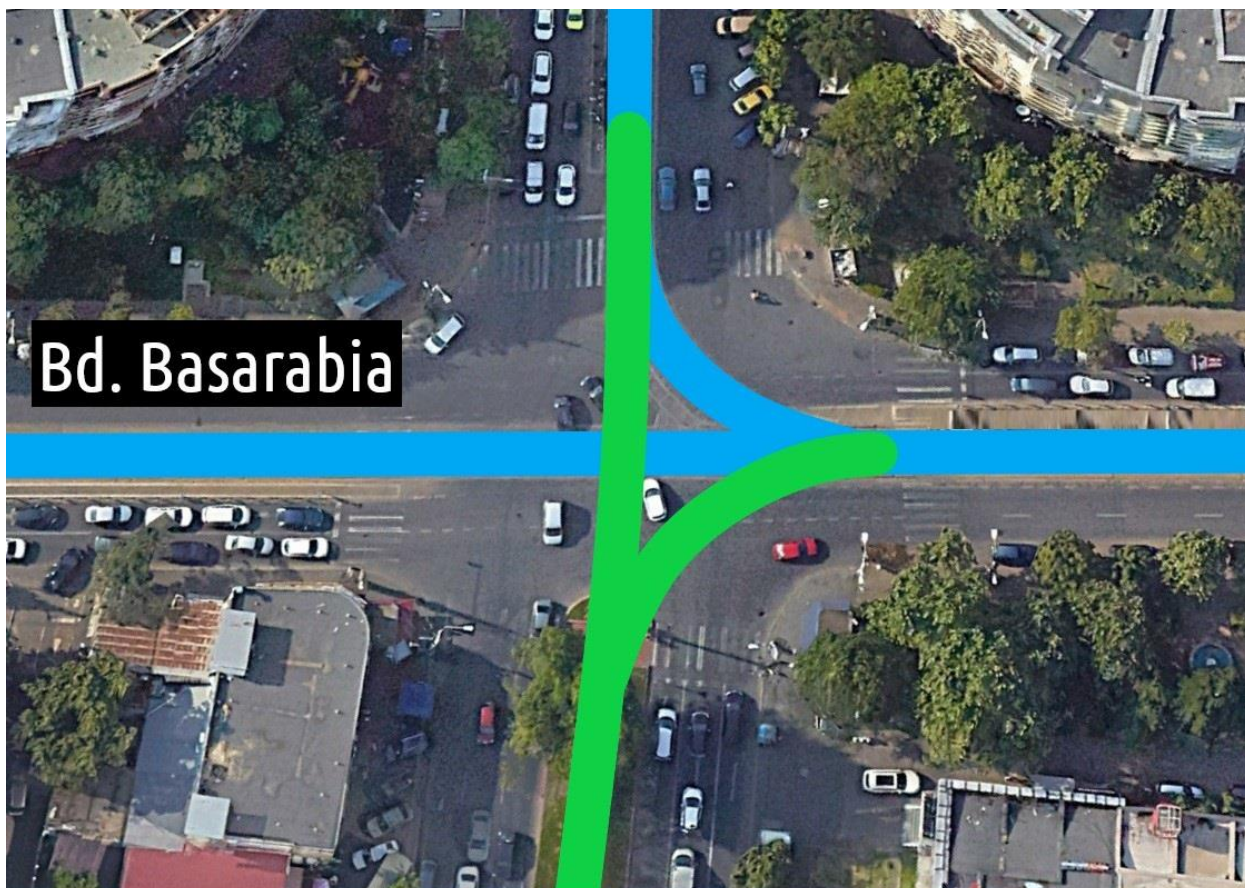


**Legendă: infrastructură existentă, noile racorduri propuse**

Un racord între Bd. Nicolae Grigorescu și Str. Liviu Rebreanu, spre Terminalul FAUR Poarta 4, ar permite exploatarea comercială a unei noi rute de tramvai care să înlocuiască, cel puțin parțial în primă etapă, liniile foarte încărcate de autobuz cu un grad crescut de suprapunere cu rețeaua de tramvai (dublând într-un mod neeconomic și nesustenabil tramvaiul pe distanțe considerabile cu autobuze poluante și de capacitate redusă): în acest caz, autobuzul 335 care între Calea Dorobanților și FAUR Poarta 4 ar dubla tramvaiul.

## II.7. intersecția dintre Bd. Basarabia și Bd. Nicolae Grigorescu

La intersecția rețelelor de tramvai de pe Bd. Basarabia, Bd. Chișinău și Bd. Nicolae Grigorescu, considerăm că trebuie realizat **cel puțin** următorul racord cu macazuri, **pe ambele sensuri de circulație**:



**Legendă: infrastructură existentă, noile racorduri propuse**

Motivare:

Racordul dintre Bd. Nicolae Grigorescu și Bd. Basarabia, spre Terminalul Republica, este necesar în cazul devierilor produse de evenimente rutiere.

Vă rugăm ca răspunsurile pentru observațiile și propunerile prezentate să fie cât mai detaliate, cu argumente tehnice unde este posibil. Așteptăm cu interes răspunsurile instituției pe care o reprezentați.

Cu stimă,  
**Asociația "Metrou Ușor"**  
16 iunie 2023