

BENEFICIAR:



PROIECTANT:



EXTINDEREA INFRASTRUCTURII DE TRAMVAI ÎN ZONA UNIRII

Etapa 1 - Plan Urbanistic Zonal
Etapa 2 - Studiu de Fezabilitate



MEMORIU JUSTIFICATIV

CUPRINS

1. INTRODUCERE.....	3
1.1. DATE DE RECUNOAȘTERE A DOCUMENTAȚIEI.....	3
1.2. OBIECTUL LUCRĂRII	3
1.2.1. Solicitări ale temei program	3
1.2.2. Prevederi ale programului de dezvoltare a localității, pentru zona studiată	4
2. SITUAȚIA EXISTENTĂ	11
2.1. Tendințe recente de dezvoltare urbană	11
2.2. Documentații de Urbanism.....	13
2.3. Situri arheologice și Zone protejate.....	15
2.4. Analiză context istoric	18
2.5. Sistemul de transport public.....	19
2.6. Cartiere și puncte de interes	21
2. SITUAȚIA PROPUȘĂ.....	23
2.1. Amplasamentul proiectului	23
2.2. Regim tehnic.....	23
2.3. Descriere traseu și date tehnice generale.....	24
2.4. Descrierea rezovărilor specifice asigurate	24
2.5. Regim juridic	25
2.6. Amenajare spații verzi/ Peisagistică.....	25
2.7. Impactul asupra mediului	25
2.8. Circulația pietonală	25
2.9. Piste pentru cicliști (în funcție de constrângeri).....	25
2.10. Siguranța circulației	26
2.11. Semaforizare	26
2.12. Consolidări	26
2.13. Arhitectură	26
2.14. Utilități	28
3. OPORTUNITATEA INVESTIȚIEI.....	29
4. FINANȚAREA INVESTIȚIEI	30

1. INTRODUCERE

1.1. DATE DE RECUNOAȘTERE A DOCUMENTAȚIEI

Denumirea obiectivului de investiții

Extinderea infrastructurii de tramvai în zona Unirii

Beneficiarul investiției



MUNICIPIUL BUCUREȘTI

B-dul. Regina Elisabeta nr. 47, Sector 5, București

Telefon/Fax: 305.55.30

E-mail: relatiipublice@pmb.ro

Elaboratorul Planului Urbanistic Zonal (P.U.Z.) și a Studiului de Fezabilitate (S.F.)



METROUL S.A

Str. Gutenberg nr. 3bis, Sector 5, București

Telefon: 021-3151189

Fax:021-3124335

E-mail: metroul@metroul.ro

1.2. OBIECTUL LUCRĂRII

Întocmirea documentației pentru Consultarea populației, Etapa II pregătitoare - de elaborare, în vederea întocmirii Planului Urbanistic Zonal și a Studiului de Fezabilitate, pentru obiectivul ” Extinderea infrastructurii de tramvai în zona Unirii ”.

1.2.1. Solicitări ale temei program

Prezenta documentație are la bază Certificatul de Urbanism nr. **228R/67702** din **17.05.2023** eliberat de Primăria Municipiului București, prin care se intenționează realizarea obiectivului ”**EXTINDEREA INFRASTRUCTURII DE TRAMVAI ÎN ZONA UNIRII**”.

Conform Certificatului de Urbanism este necesară întocmirea unui Plan Urbanistic Zonal (P.U.Z.) pentru a analiza și reglementa zona de impact a extinderii propuse pentru linia de tramvai. Planul Urbanistic Zonal are caracter de reglementare specifică dezvoltării urbanistice a unei zone din localitate și cuprinde prevederi coordonate, necesare atingerii obiectivelor sale. Prin P.U.Z. se stabilesc obiectivele, acțiunile, prioritățile, reglementările de urbanism cu permisiuni și restricții, necesar a fi aplicate în utilizarea terenurilor și conformarea construcțiilor în zona studiată.

În cadrul prezentei documentații se analizează traseul propus pentru viitoarea extindere a linie de tramvai care va conecta capătului liniei de tramvai de la Piața Unirii de pe Bulevardul Regina Maria cu capătul liniei de tramvai de la Piața Sfânta Vineri.

1.2.2. Prevederi ale programului de dezvoltare a localității, pentru zona studiată

În cadrul documentației au fost evaluate toate documentațiile, studiile și proiectele valabile, cât și în curs de realizare/aprobare din perimetrul studiat.

Lista studiilor și proiectelor elaborate anterior P.U.Z.

Prezenta documentație a fost corelată cu prevederile următoarelor documentații:

Politici la nivel european

- Cartea Albă a Transporturilor
- Strategia Europa 2020
- Cartea Verde a UE privind Mobilitatea urbană
- Rețeaua TEN-T

Politici la nivel național

- Planul de Amenajare a Teritoriului Național (PATN)
- Strategia Națională de Dezvoltare Durabilă 2013-2020-2030
- Strategia de Dezvoltare Teritorială a României 2015-2035 (SDTR)
- Master Planul General de Transport 2014-2030 (MPGT)

Politici la nivel regional

- Macroregiunea 3 de dezvoltare a Românie
- Planul de Dezvoltare Regională a Regiunii București-Ilfov 2014-2020
- Planul de Mobilitate Urbană Durabilă 2016-2030 Regiunea București – Ilfov

Politici la nivel local

- Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului București 2021 – 2030
- Planul Integrat de Dezvoltare Urbană Zona Centrală București aprobat cu H.C.G.M.B nr. 103/2012
- Plan Urbanistic General Municipiul București aprobat cu H.C.G.M.B nr. 269/2000, prelungit cu H.C.G.M.B nr. 324/2010, nr. 241/2011, nr. 232/2012, nr. 224/2015, nr. 877/12.12.2018
- Proiect Asociația Metrou Ușor
- Strategia de dezvoltare STB / TPBI

Politici la nivel local

Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului București (S.I.D.U.)¹

Viziunea formulată în cadrul Planului Integrat de Dezvoltare Urbană a Municipiului București, este „București - o capitală europeană competitivă, cu o reputație internațională de hub regional economic și financiar, cel mai atractiv oraș-punte între Occident și Orient, ce își promovează diversitatea și dinamismul într-un mediu curat, fără emisii de carbon”, viziune susținută, printre altele, prin obiective specifice precum „Orașul conectat. Promovarea mobilității urbane durabile și creșterea accesibilității la rețele de transport, energie, comunicații” și prin politici și programe sectoriale, ca de exemplu: „Îmbunătățirea transportului public prin - Extinderea și reabilitarea rețelei de transport public electric (tramvai, troleibuz).”

¹ <http://pmud.ro/>

Pentru realizarea obiectivului specific menționat mai sus, sunt propuse următoarele tipuri de intervenții: Modernizare și extinderi (inclusiv repunere în funcțiune) de linii de tramvai; Reconfigurarea Pieței Unirii pentru a conecta liniile de tramvai pe ruta Colentina – Rahova; Includerea liniilor de tramvai în proiectele de completare a inelului median (mai ales pe traseul Str. Doamna Ghica – Bd. Chișinău – Bd. Nicolae Grigorescu – Str. Iuliu Hațieganu); Completarea rețelei de troleibuz pe tronsoanele: Str. Sibiu-Bd. 1 Mai-Drumul Taberei-Valea Argeșului; Bd. Regina Elisabeta-Bd. M. Kogălniceanu.

Planul Integrat de Dezvoltare Urbană Zona Centrală București (P.I.D.U.)²

Obiectivele specifice ale Planului Integrat de Dezvoltare Urbană pentru centrul Bucureștiului urmăresc: punerea în valoare a caracterului eclectic al centrului Bucureștiului ca marcă identitară a orașului, reintegrarea și restructurarea țesutului urban, crearea unui sistem de circulații eficient, revigorarea rețelei de spații publice, dezvoltarea durabilă, regenerarea urbană integrată a zonelor cu probleme socio-economice și asigurarea unui climat social divers și sigur. Realizarea acestor obiective va avea ca efect creșterea calității vieții locuitorilor zonei și al întregului oraș, precum și sporirea atractivității pentru investitori și turiști, creând un centru vibrant, dinamic, atractiv pentru București, capitală europeană.

Transportul public nu este suficient de dezvoltat și prioritarizat. Multe orașe europene pun accentul pe noi politici de transport în care nu mașinile private, ci transportul în comun, cu bicicleta și cel pietonal, sunt favorizate. Sunt necesare studii privind ameliorarea conexiunilor de transport în comun din centru, precum noi legături pentru rețeaua de tramvaie. Un transport în comun rapid, eficient și confortabil va deveni mult mai atractiv decât folosirea mașinii personale.

Din analiza rețelei de transport în comun existentă realizată în cadrul P.I.D.U se remarcă lipsa unor conexiuni necesare la nivelul zonei centrale, printre care și care și absența legăturii peste zona Pieței Unirii care să conecteze rețeaua de tramvaie pe direcția NE-SV, ilustrată în figura de mai jos:

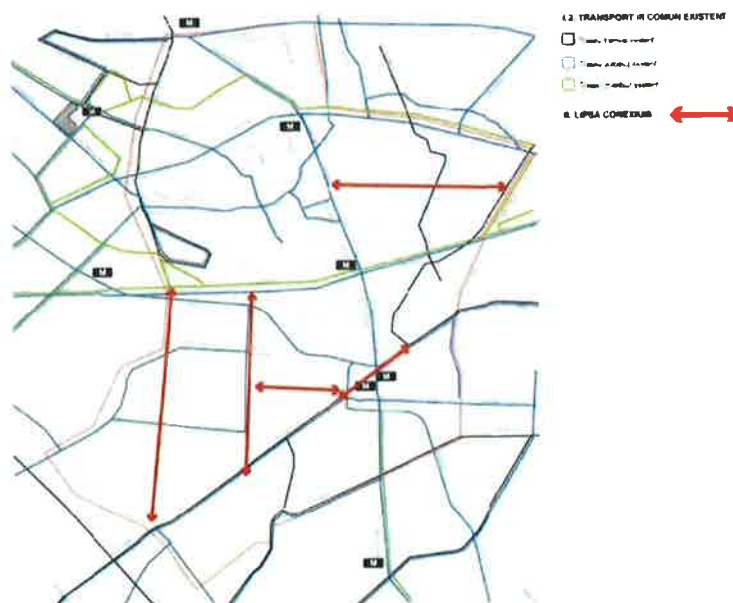


Fig. 1 – Lipsa unor conexiuni necesare în rețeaua de transport în comun
Sursa: P.I.D.U.

² <http://pmud.ro/>

Din cadrul proiectelor propuse prin Master Planul de transport al Municipiului București, din care unele sunt în curs de elaborare sau execuție, au fost reținute următoarele, pentru scenariile de prognoza:

- Infrastructura transportului public – Tramvai - Linie nouă pentru legătura prin Piața Unirii din Bd. Regina Maria către Bd. Corneliu Coposu.

În concluzie, acest plan propune realizarea unui sistem integrat de infrastructura rutiera, parcuri, transport în comun, spații prioritare pentru pietoni și infrastructură pentru biciclete. Crearea unor alternative atractive de transport va duce la o schimbare în percepția actuală a utilizării mașinii.

Plan Urbanistic General³

Planul Urbanistic General pentru București este cel mai înalt nivel de amenajare a teritoriului, care vizează Bucureștiul. Acesta este însoțit de planuri urbanistice zonale mai detaliate (P.U.Z.-uri), care oferă indicații amănunțite privind anumite zone.

Actualul P.U.G. a fost introdus în 2000 și perioada sa de valabilitate a fost extinsă de mai multe ori, în așteptarea aprobării unui nou P.U.G. pentru orizontul de timp până în anul 2035, ceea ce stârnește îngrijorări că actualul plan va deveni depășit. Mai mult, prevederile P.U.G. au fost modificate și actualizate de P.U.Z.-urile ulterioare.

P.U.G. a subliniat importanța asigurării unei bune accesibilități a transportului public pentru toate zonele intravilane pentru reducerea dependenței utilizării autoturismelor private. Conectivitatea dintre zonele de interes actuale și viitoare și centrul orașului, zonele cu densitate ridicată a ocupării forței de muncă, zonele cu densitate mare a populației și nodurile de transfer majore a fost identificată ca o condiție crucială.

Rețeaua de drumuri principale din regiunea București-Ilfov, așa cum este prevăzută în P.U.G., este prezentată în figura de mai jos:

³ <http://pmud.ro/>

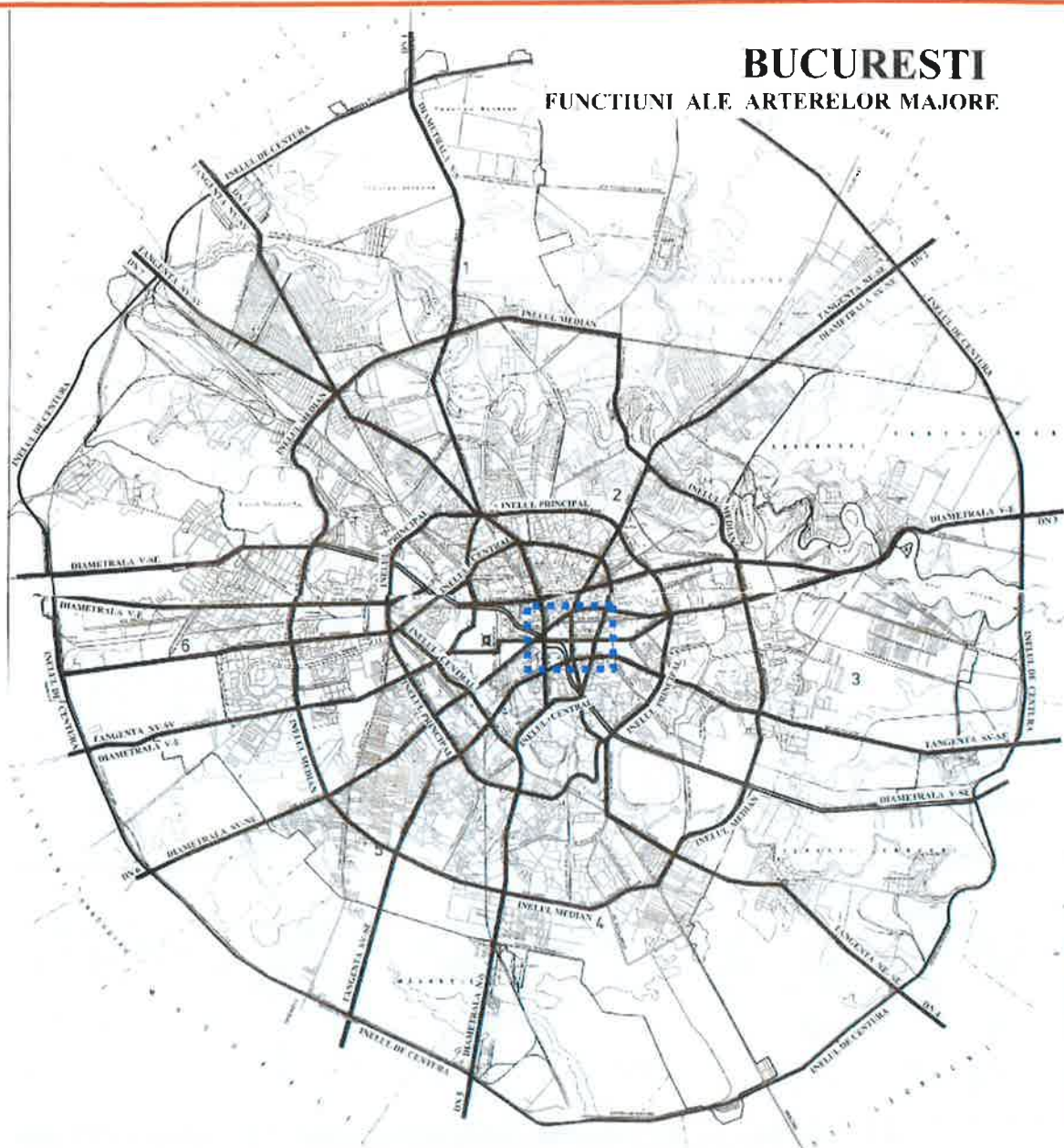
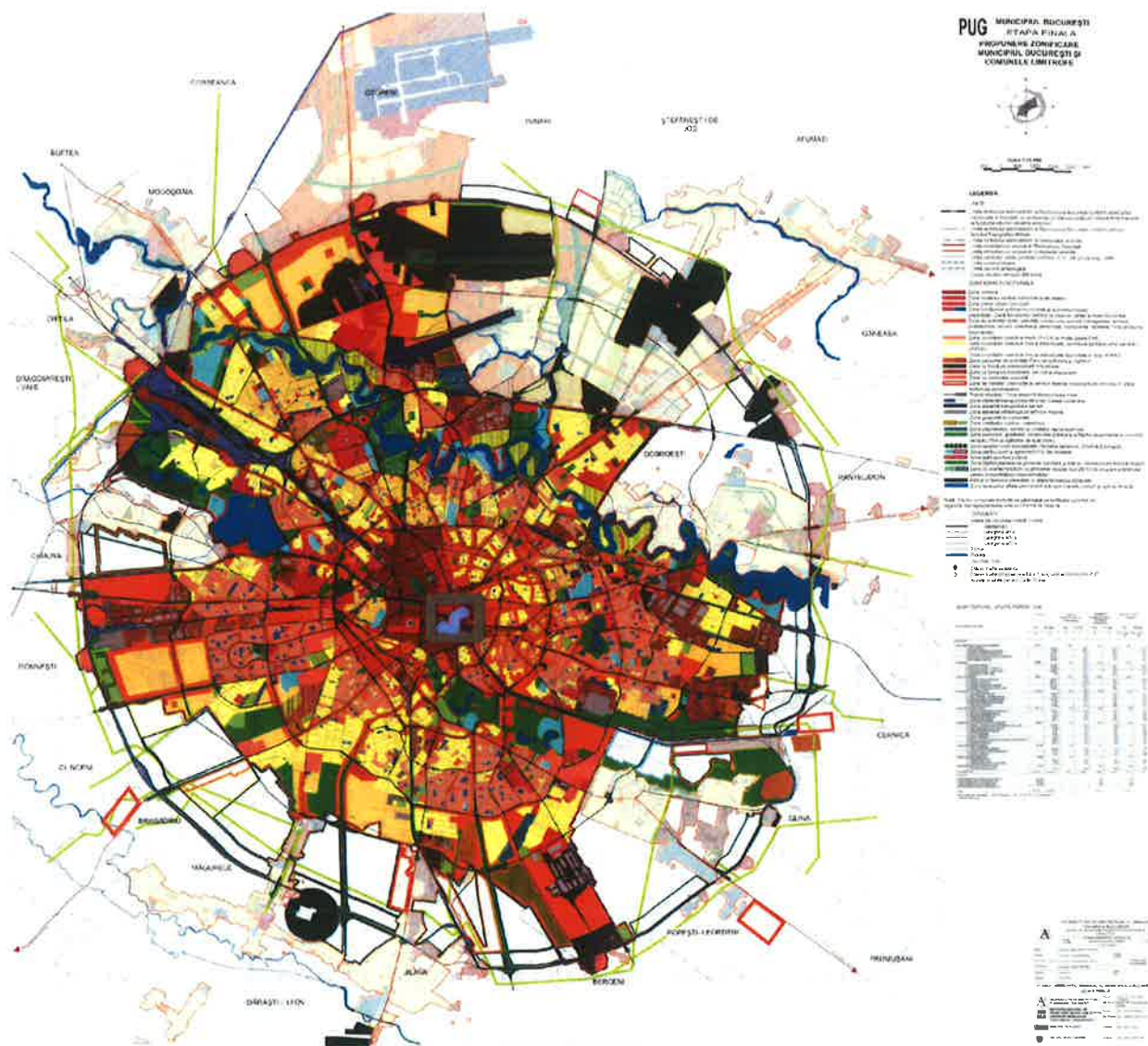


Fig. 2 - Circulații P.U.G. București
Sursă: P.U.G. București

Unități Teritoriale de Referință (U.T.R.)

Conform P.U.G. Municipiul București aprobat cu H.C.G.M.B nr. 269/2000, prelungit cu H.C.G.M.B nr. 324/2010, nr. 241/2011, nr. 232/2012, nr. 224/2015, nr. 877/12.12.2018, zona de analiză traversează următoarele Unități Teritoriale de Referință majore, ce au componență și structură diferite:

- C: Zona centrală – subzonele CA1, CA2, CP1, CP1a, CP2, CP4;
- M: Zona mixtă – subzona M1;
- V: Zona spațiilor verzi – subzona V1a;



traseu propus - extindere linie de tramvai

Fig. 3 – Încadrarea în P.U.G. București
Sursa: Consultanț

După cum se poate observa în figura de mai jos, traseul propus pentru extinderea liniei de tramvai este situat în partea de centrală a orașului București și acoperă în principal zone de tip C situate în limitele zonei de protecție a valorilor istorice și arhitectural urbanistice, cu cerințe specifice privind conservarea siturilor istorice dar și zone tip C aflate în afara limitelor zonei protejate cu utilizare funcțională diversificată și cu regim de înălțime medie, mare și cu accente peste 45 metri.

Zona studiată mai cuprinde și zone verzi (spații publice verzi de tipul parcuri, grădini, scuaruri și fâșii plantate publice), precum și o zonă mixtă situată în zonă protejată, amplasată la intersecția străzii Mântuleasa cu strada Paleologu.

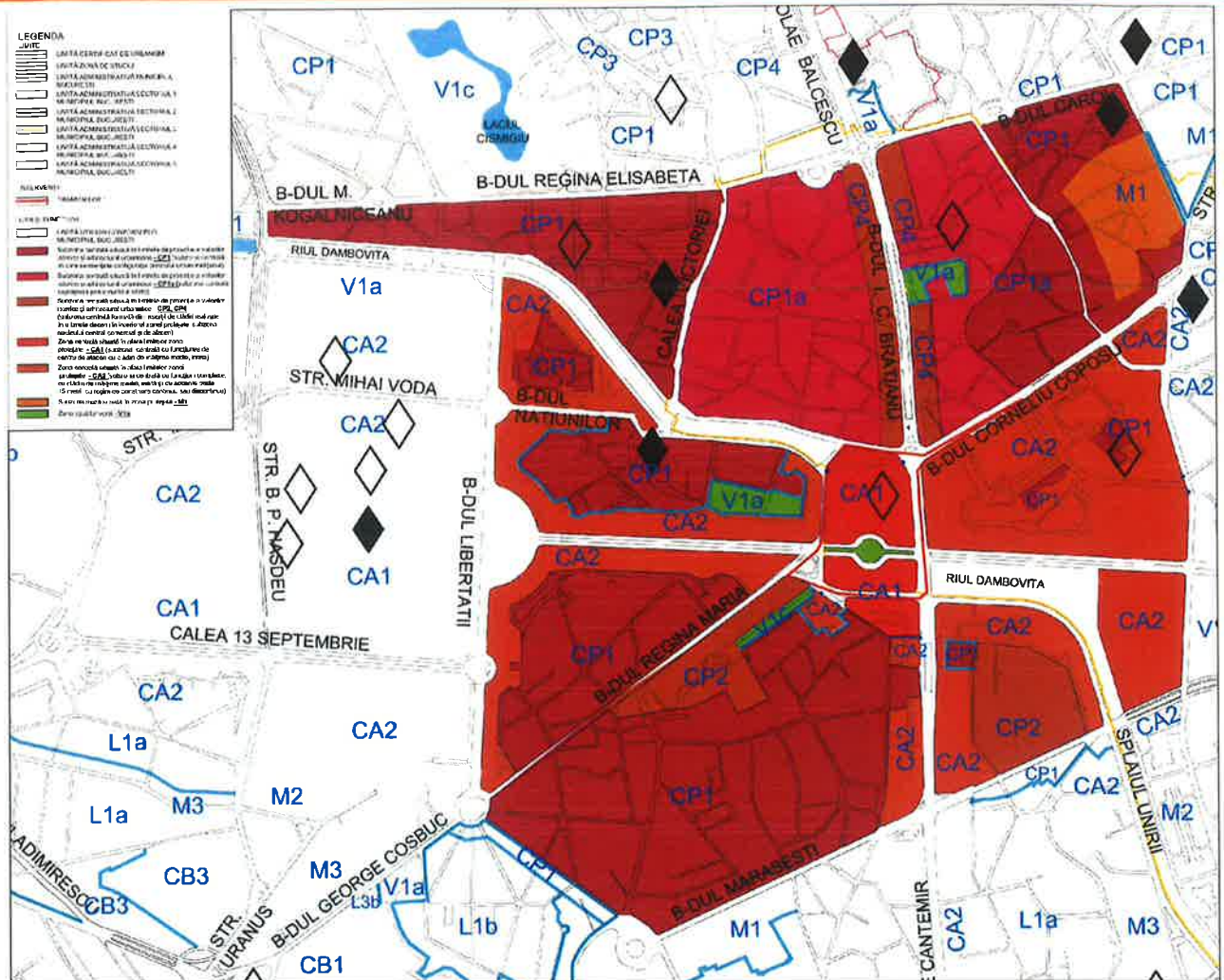


Fig. 4 – Încadrarea în Unități Teritoriale de Referință (U.T.R.)
Sursa: Consultant

Proiect Asociația Metrou Ușor⁴

Asociația Metrou Ușor a propus în 2021 o soluție de traversare a Pieței Unirii prin laturile de vest și nord, pe marginea parcului și prin scuarul din fața Hanului lui Manuc, ca linie tip green-track și cu buclă de întoarcere pentru tramvaiele venind dinspre nord-est, având următoarele avantaje:

- conflicte de trafic minime - intersectează fluxurile existente ale traficului rutier prin intersecții deja existente și necesită doar ajustarea timpilor de semaforizare „la fântâni” în sud-vest și la Corneliu Coposu în nord-est;
- acces facil la metrou - stații dedicate cu acces la metrou, atât la M1/M3, cât și la M2 și transfer facil și rapid la stațiile de autobuz din sud-vestul pieței, respectiv din nord;
- prioritizarea transportului în comun și culoare unice:
 - eliminarea conflictului de trafic dintre tramvaie și traficul către Bd. Regina Maria / Rahova prin permiterea tranzitului direct de la semaforul de „la fântâni” din sud-vest către Bd. Regina Maria;

⁴ <https://metrouosor.com>

- prioritizarea traficului dinspre Rahova / Bd. Regina Maria pentru a preveni blocajele extensive care pot afecta și transportul în comun de pe această arteră îngustă;
- instaurarea culoarului unic tram-bus pe Bd. Corneliu Coposu pentru a prioritiza transportul public și a preveni blocarea acestuia în trafic și instaurare bandă unică BUS pe breteaua Splai – C. Coposu.
- infrastructura necesară pentru trasee scurte / ranforsări (Rahova – Unirii, Colentina –Unirii, Titan – Unirii) - construcția unei bucle de întoarcere în extremitatea sudvestică a parcului, pentru a întoarce tramvaiele de pe traseele scurte dinspre nord-estul orașului (Titan, Colentina), precum și racordarea noii linii de tramvai de pe Bd. C. Coposu la terminalul existent Sf. Vineri, pentru a întoarce tramvaiele de pe traseele scurte dinspre sudul orașului (Rahova);
- trasee radiale și ranforsări pentru degrevarea traficului pe axele majore de transport ale orașului.

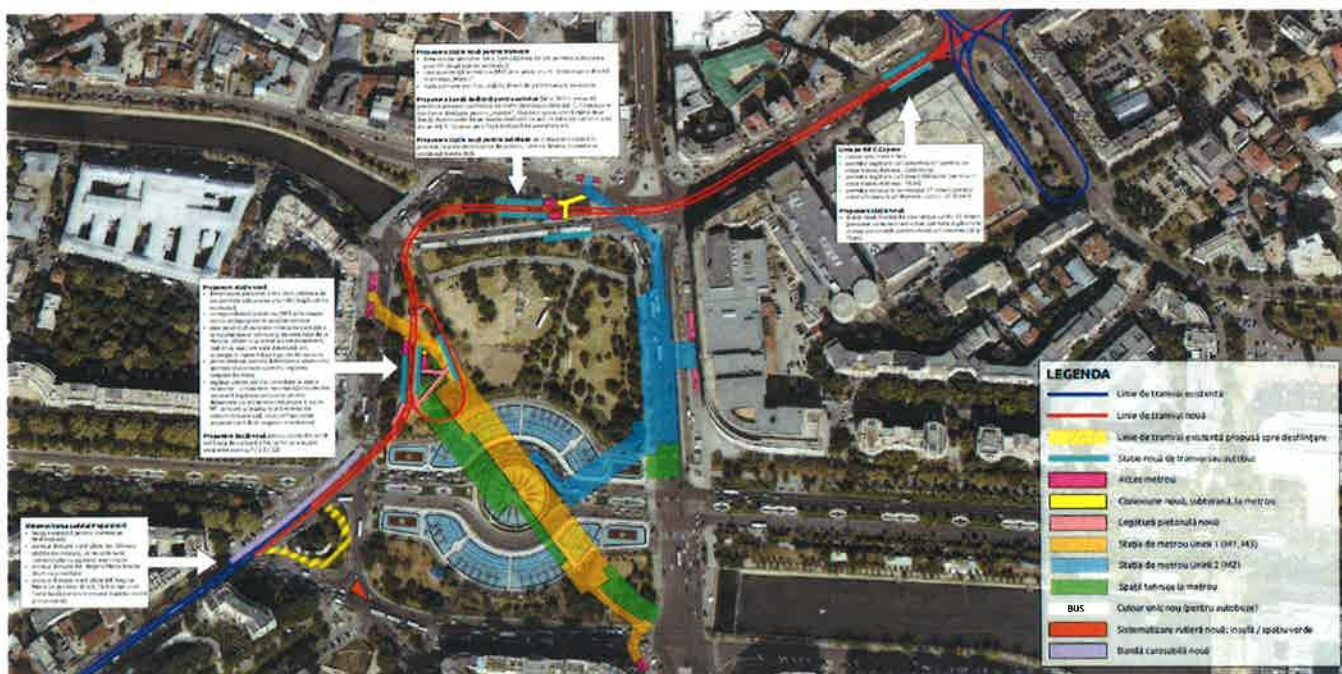


Fig. 5 – Propunere de traversare a Pieței Unirii cu tramvaiul
Sursa: Asociația “METROU UȘOR”

Strategia de dezvoltare STB / TPBI⁵

Strategia de Dezvoltare a Societății de Transport București – STB SA pentru perioada 2020-2030

Strategia susține menținerea în cadrul PMUD, în rândul proiectelor prioritare a reconectării rețelei de tramvai prin Piața Unirii, și subliniază că sistemul de transport cu tramvaiul are un cost mai redus decât autobuzul în ceea ce privește indicatorul „Cost exploatare/Loc x km oferit”, costurile de transport raportate la un călător fiind mai reduse în cadrul sistemelor de transport cu tramvaie de capacitatea celor de tip V3A sau mai mari.

Printre direcțiile strategice ale STB în perioada 2020 – 2030 se numără:

- Dezvoltarea unui serviciu de Transport public accesibil și sigur;

⁵ <https://www.stbsa.ro/docpdf/STRATEGIA%20STB%20SA%20-%202020-2030.pdf>

<https://tpbi.ro/file/2021/09/Program-integrat-transport.pdf>

- Adaptarea la cererea de transport;
- Restructurarea rețelei de transport;
- Creșterea vitezei comerciale;
- Creșterea acceptabilității;
- Creșterea confortului călătoriei;
- Creșterea confortului în stații;
- Scurtarea timpilor de călătorie;
- Creșterea siguranței și securității pasagerilor și a personalului angajat;
- Dezvoltarea unui transport durabil, îmbunătățirea condițiilor de mediu;
- Modernizarea parcului STB SA;
- Adaptarea și modernizarea sistemelor de întreținere;
- Modernizarea dotărilor necesare întreținerii și fabricației de tramvaie la STB SA;
- Modernizarea infrastructurii de transport;
- Modernizarea depourilor, autobazelor, terminalelor și punctelor de transfer;
- Dezvoltarea facilităților de traffic;
- Modernizarea sistemului informatic;
- Politica tarifară și Integrarea tarifară.

Program integrat de transport public de călători pentru regiunea București – Ilfov

Programul integrat de transport public de călători a fost elaborat pe baza recomandărilor Planului de Mobilitate Urbană Durabilă București – Ilfov 2016-2030 și ține cont de dezvoltările economice și sociale, fiind adaptabil în timp cerințelor viitoare.

Prin implementarea investiției propuse se va asigura realizarea următoarelor obiective strategice care vizează îndeplinirea viziunii de dezvoltare a mobilității pentru regiunea București – Ilfov:

„I. ACCESIBILITATE - Asigură că toți cetățenii au opțiuni de transport, care le permit accesul la destinații și servicii esențiale;

II. SIGURANȚĂ ȘI SECURITATE – Îmbunătățirea siguranței și securității în circulație;

III. MEDIU - Reducerea poluării aerului și fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie;

IV. EFICIENȚĂ ECONOMICĂ - Îmbunătățirea eficienței și rentabilității transportului de persoane și mărfuri;

V. CALITATEA MEDIULUI URBAN - Contribuie la creșterea atractivității și calității mediului urban și la proiectarea unui mediu urban în beneficiul cetățenilor, economiei și societății în general.”

2. SITUAȚIA EXISTENTĂ

2.1. Tendințe recente de dezvoltare urbană

S-a efectuat o analiză a dezvoltărilor recente din zona de studiu, prin compararea imaginilor satelitare din 2005, 2016 și 2023.

Zona se păstrează ca fond construit și cunoaște o reabilitare a clădirilor reprezentative precum Magazinul Unirea, Biblioteca Națională, Tribunalul București, cât și amenajări peisagistice a fântânilor din axul Bulevardului Unirii.



Fig. 6 – Tendințele dezvoltării urbane – 2005

Sursa: *Analiză consultant pe suport*

<http://geoportal.ancpi.ro/geoportal/imobile/Harta.html>



Fig. 7 – Tendințele dezvoltării urbane – 2016

Sursa: *Analiză consultant pe suport*

<http://geoportal.ancpi.ro/geoportal/imobile/Harta.html>



Fig. 8 – Tendințele dezvoltării urbane –2023

Sursa: Analiză consultant pe suport

<http://geoportal.ancpi.ro/geoportal/imobile/Harta.html>

2.2. Documentații de Urbanism

Zona studiată a fost reglementată anterior prin următoarele documentații de urbanism tip PUZ/ PUD:

Nr. crt.	Denumire proiect	Stare	Status
1.	Plan integrat de dezvoltare urbană „Zona Centrală”	Aprobat HCGMB 103/ 30.08.2012	În valabilitate
2.	PUZ Parc Sfinții Apostoli – Podul Calicilor PIDU „Zona Centrală”	Aprobat HCGMB 14/ 26.01.2016	În valabilitate
3.	PUZ Piața Constituției – Antim – B-dul Unirii PIDU „Zona Centrală”	Aprobat HCGMB 12/ 26.01.2016	În valabilitate
4.	PUD Strada Franceză nr.70, sect.3 București	Aprobat HCGMB 239/ 15.12.2015	În valabilitate
5.	PUZ Zona protejată nr. 80 - Radu Vodă	Aprobat HCGMB 279/ 20.12.2000	În valabilitate
6.	PUZ Zona protejată nr. 89 - Crișului	Aprobat HCGMB 279/ 20.12.2000	În valabilitate
7.	PUZ Zona protejată nr. 87 – Principatele Unite	Aprobat HCGMB 279/ 20.12.2000	În valabilitate
8.	PUZ Zona protejată nr. 79 – Mitropolie	Aprobat HCGMB 279/ 20.12.2000	În valabilitate
9.	PUZ Zona protejată nr. 75 - Strehaia	Aprobat HCGMB 279/ 20.12.2000	În valabilitate

10.	PUZ Zona protejată nr. 90 – Bucur	Aprobat HCGMB 279/ 20.12.2000	În valabilitate
11.	PUZ Zona protejată nr. 26 – Lipscani	Aprobat HCGMB 279/ 20.12.2000	În valabilitate
12.	PUZ Zona protejată nr. 27 – Stravropoleos	Aprobat HCGMB 279/ 20.12.2000	În valabilitate
13.	PUZ Zona protejată nr. 4 – Magheru - Brătianu	Aprobat HCGMB 279/ 20.12.2000	În valabilitate
14.	PUZ Zona protejată nr. 64 – Mamulari	Aprobat HCGMB 279/ 20.12.2000	În valabilitate
15.	PUZ Zona protejată nr. 86 – Antim	Aprobat HCGMB 279/ 20.12.2000	În valabilitate
16.	PUZ Zona protejată nr. 9 – Regina Maria	Aprobat HCGMB 279/ 20.12.2000	În valabilitate
17.	PUZ Str. Bărăției nr. 47-49, sect.3	Aprobat HCGMB 70/ 27.02.2009	Expirat
18.	PUZ Coordonator Sector 5	Anulat HCGMB 273/ 01.09.2021	Anulat
19.	PUZ Coordonator Sector 3	Anulat HCGMB 271/ 01.09.2021	Anulat
20.	PUZ Coordonator Sector 4 – Zona de Nord București	Aviz preliminar 43/17.08.2020	În consultare

Tabel 1 - Identificare documentații de urbanism din zona de analiză
Sursă : <http://urbanism.pmb.ro> – consultată la data întocmirii documentației

Pentru segmentul care face obiectul solicitării nu a fost întocmită nici o documentație de urbanism dedicată strict pentru realizare infrastructură de tramvai, însă există o serie de documentații de urbanism ale căror reglementări afectează traseul în lungul arterelor de circulație Piața Unirii și B-dul Corneliu Coposu. Unele dintre aceste documentații sunt în curs de aprobare, aprobate, fie sunt anulate de instanțe.

Principalele documentații care au reglementat zona Unirii sunt:

- **Planul Integrat de Dezvoltare Urbană (PIDU) – Zona Centrală București** aprobat prin HCGMB nr.103/2012, conform căruia zona Unirii (în lungul arterelor de circulație Piața Unirii și B-dul Corneliu Coposu) este încadrată în **Subzona 4**;
- **Planul Urbanistic Zonal Coordonator Sector 3**, aprobat prin HCGMB Nr. 271/2021 și 49/2019 și 66/2021, **anulat** conform Sentința Civilă nr. 688/2021 formulată de Tribunalul București – Secția all- a de Contencios Administrativ și Fiscal, în cadrul căruia a fost reglementat segmentul dintre Piața Sf. Vineri și bucla de întoarcere din Piața Unirii;
- **Planul Urbanistic Zonal – Zone protejate construite, aprobat** prin HCGMB nr. 279/2000, respectiv Zona protejată nr. 26a – nucleul commercial traditional – zona Lipscani CP1a și Zona protejată nr. 14b – bulevardul „modernist” – Magheru – Brătianu Cp1b, care reglementează segmentul dintre Piața Sf. Vineri și Bulevardul Corneliu Coposu.

2.3. Situri arheologice și Zone protejate

Conform Listei Siturilor arheologice din CIMEC RAN, în zona de analiză se găsesc următoarele situri arheologice:

Cod LMI	Cod RAN	Nume	Adresă	Datare
SITURI ARHEOLOGICE CONFORM CIMEC RAN				
B-II-s-A-17909		Centrul istoric	Delimitare: la Nord - Bd. Elisabeta (de la intersecția cu Calea Victoriei), Bd. Carol (până la intersecția cu str. Hristo Botev); la Est - str. Hristo Botev (de la intersecția cu Bd. Carol până la intersecția cu Bd. Corneliu Coposu); la Sud - Bd. Corneliu Coposu (de la intersecția cu str. Hristo Botev), Splaiul Independenței (până la intersecția cu Calea Victoriei); la Vest: Calea Victoriei (de la intersecția cu Splaiul Independenței până la intersecția cu Bd. Elisabeta)	sec. XVI - XX
B-I-s-B-17899	179132.40	Situl arheologic Dealul Radu Vodă din București (Mănăstirea Radu Vodă)	Pe malul drept al Dâmboviței, între Bd. Mărășești, Splaiul Unirii și str. Oițelor; carou cadastral 15 - 16; AA'(*)	
B-II-m-A-19670	179132.192	Biserica cu hramul Sf. Ecaterina din București (Fosta mănăstire a lui Pană Vistier)	Str. Sfânta Ecaterina 5 sector 4	1852
B-I-s-B-17892	179132.33	Situl arheologic de la București - Piața Unirii	În Piața Unirii; carou cadastral 15 - 16; CB(*)	
B-I-s-B-	179132.39	Situl arheologic de la	Pe malul drept al	

17898		București - Dealul Patriarhiei și Ansamblul Patriarhiei Bisericii Ortodoxe Române	Dâmboviței, la E de Bd. Regina Maria, suprapus de Aleea Dealul Mitropoliei și de str. Patriarhiei; carou cadastral 15 - 16; CB(*)	
B-II-m-A-19682	179132.160	Situl arheologic de la București Așezămintele Brâncovenești - Biserica Domnița Bălașa	Str. Sfinții Apostoli 60 sector 5	1885 - 1890
B-II-m-A-18076	179132.64	Biserica cu hramul Sfântul Nicolae - Udricani de la București	Str. Barasch Iuliu dr. 11 sector 3	1735, 1834, 1940
	179132.152	Situl arheologic de la București - Centrul Cartierului Evreiesc		
B-I-s-A-17896	179132.37	Situl arheologic de la București Centrul Istoric - Curtea Veche	Între str. Covaci și str. Franceză; carou cadastral 13 - 14; CB(*)	
B-I-s-B-17897	179132.38	Situl arheologic de la București Centrul Istoric - Piața și Biserica Sf. Anton/ Piața de Flori - fundațiile Bisericii Sf. Anton	Între str. Șepcari și str. Franceză; carou cadastral 13 - 14; CB(*)	prima jum. sec. XVIII
B-II-a-A-18781	179132.38	Ansamblul Bisericii Curtea Veche	Str. Franceză 33 sector 3	sec. XVI - XVIII, sec. XX
	179132.52	Situl arheologic de la București Centrul Istoric - Str. Șepcari		
B-II-a-B-18765	179132.74	Situl arheologic de la București Centrul Istoric - Strada Franceză (Ulița Ișlicarilor) Ansamblul de arhitectură "Strada Franceză"	Str. Franceză sector 3	sf. sec. XIX
B-II-m-B-19695	179132.142	Biserica Sfântul Ilie - Rahova din București	Str. Silvestru Constantin 79 sector 5	jum. sec. XVIII, 1838

Tabel 2 – Situri arheologice
Sursa: CIMEC RAN

Conform Listei Monumentelor Istorice 2015 București, în zona de analiză se găsesc următoarele monumente istorice :

Cod LMI	Nume	Adresă	Datare
MONUMENTE ISTORICE CONFORM LMI 2015			
B-II-m-A-18788	Hanul lui Manuc	Str. Franceză 62 sector 3 , Str. Halelor 9-13 sector 3	1808
B-II-m-B-18787	Casă	Str. Franceză 48 sector 3	sf. sec. XIX
B-II-m-B-18786	Casă	Str. Franceză 44 sector 3	sf. sec. XIX
B-II-m-B-18785	Casă	Str. Franceză 42 sector 3	sf. sec. XIX
B-II-m-B-18784	Casă	Str. Franceză 40 sector 3	1878
B-II-m-B-18783	Casă	Str. Franceză 36 sector 3	sf. sec. XIX
B-II-m-B-18782	Casă	Str. Franceză 34 sector 3	sf. sec. XIX
B-II-m-A-18781.02	Casă parohială	Str. Franceză 33 sector 3	1935
B-II-m-A-18781.01	Biserica "Buna Vestire" - Curtea Veche	Str. Franceză 33 sector 3	sec. XVI - XVIII
B-II-a-A-18779	Ansamblul medieval "Curtea Veche"	Str. Franceză 31 sector 3	1872
B-II-a-A-18781	Ansamblul Bisericii Curtea Veche	Str. Franceză 33 sector 3	sec. XVI - XVIII, sec. XX
B-II-m-B-18768	Imobil	Str. Franceză 9 sector 3	sf. sec. XIX
B-II-m-B-18769	Casă	Str. Franceză 11 sector 3	sf. sec. XIX
B-II-m-B-18771	Casă	Str. Franceză 13 sector 3	sf. sec. XIX
B-II-m-B-18774	Casă	Str. Franceză 17 sector 3	1867

B-II-m-B-19709	Casă	Str. Smârdan 43 sector 3, Str. Șelari 28 sector 3	sf. sec. XIX
B-II-m-B-19712	Curtea Veche - Baia turcească	Str. Soarelui 3-5 sector 3	înc. sec. XIX
B-II-a-B-18056	Ansamblul de arhitectură "Str. Baia de Fier nr. 1-7"	Str. Baia de Fier sector 3	sf. sec. XIX
B-II-m-B-18057	Casă	Str. Baia de Fier 1A sector 3	sf. sec. XIX
B-II-m-B-18058	Casă	Str. Baia de Fier 3 sector 3	sf. sec. XIX
B-II-m-B-18059	Casă	Str. Baia de Fier 4 sector 3	sf. sec. XIX
B-II-m-B-18060	Casă	Str. Baia de Fier 5 sector 3	sf. sec. XIX
B-II-m-B-18061	Casă	Str. Baia de Fier 6 sector 3	sf. sec. XIX
B-II-m-B-18062	Casă	Str. Baia de Fier 8 sector 3	sf. sec. XIX
B-II-m-A-19173	Muzeul de Istorie al Comunității Evreiești din România - Templul "Unirea Sfântă"	Str. Mămulari 3 sector 3	prima jum. sec. XX
B-II-m-B-19364	Hotel Patria - Elias	Str. Patriei 3 sector 3	sec. XIX
B-II-m-A-18941	Palatul Justiției	Splaiul Independenței 5 sector 4	1890 - 1895

Tabel 3 – Monumente Istorice
 Sursa: LMI 2015 București

Siturile urbane care intersectează zona de studiu sunt Situl Urban nr. 1, Situl Urban nr. 2 și Situl Urban nr. 3.

2.4. Analiză context istoric

Bucureștiul a fost în mod istoric dezvoltat în proximitatea râului Dambovița, preponderent pe malul nordic al râului, în timp ce pe malul stâng au fost localizate cele mai importante mânăstiri locale și forme de locuire asociate populațiilor mai defavorizate (de unde și denumirea istorică a vechiului drum către Craiova – "podul calicilor"). Situația este confirmată de planurile de final de secol XVIII și chiar de cele ale mijlocului de secol XIX, din 1846, 1852 sau 1856, cât și de documente domnești – 1459 – Hrisovul din 20 septembrie.

Așezarea s-a dezvoltat continuu, fiecare perioadă adăugând noi intervenții și straturi, totuși în zonă s-au păstrat integral sau parțial elemente arhitecturale și urbanistice, unele dintre ele fiind prezente încă de la primele mențiuni ale așezării, elemente ce au trecut prin toate perioadele de dezvoltare până în prezent.

P808/2023-PUZ-Consultare publică.00.00	P808/2023-PUZ- Consultare publică.00.00.docx	August, 2023	Pag. 18/30
--	--	--------------	------------

Repere arhitecturale:

- Ansamblul Curtea Veche – 1556
- Biserica Sf. Gheorghe-Vechi - 1558
- Mănastirea Radu-Vodă 1568-1577
- Marile hanuri (apar odata cu dezvoltarea ulițelor din centru) – 1659
- Banca Națională a României – 1882-1890
- Palatul de Justiție București – 1890-1895

Repere urbanistice:

- Ulițe Șelari, Covaci, Gabroveni, Lipscani, Băcani etc. - 1659
- Piața Sf. Anton - 1556
- Bulevardul Maria
- Calea Moșilor – ante 1810
- Calea Călarașilor
- Strada Bărăției
- Strada Colței
- Splaiul Regele Carol I / Splaiul Unirii - 1880

De asemenea, în baza analizei evolutive pentru care s-au folosit hărțile istorice din anii 1852, 1871, 1900, 1911, 1938, 2005, se observă apariția, evoluția și dezvoltarea elementelor componente ale unui oraș.

Putem observa faptul că la nivel de infrastructură, străzile prezente încă de la începutul orașului nu au fost complet ignorate. Intervențiile puse în aplicare au încercat în mare parte să păstreze ca puncte de reper tipologia existentă.

Observăm astfel că modificările prin care zona a trecut de-a lungul istoriei implică retrasarea tramelor stradale, străpungeri de țesut urban puternic urbanizat, reparcelări, reconstruiri/extinderi ale unor clădiri existente inițial cu păstrarea funcțiunii, extinderi ale orașului.

2.5. Sistemul de transport public

Rețeaua de tramvaie

Rețeaua de tramvaie include la data de 30.09.2020 un număr de 273 Km cale de rulare simplă (141 Km cale dublă), cu 22 de trasee ce sunt operate de STB S.A. pe teritoriul Municipiului București. 63% din locuitorii Bucureștiului și 61% din angajați pot ajunge la o stație de tramvai mergând pe jos în jur de 400 m, conform datelor din PMUD BI 2016-2030.

Conform figurii de mai jos care prezintă acoperirea rețelei de tramvai cu privire la accesul pe jos în zonele rezidențiale și la locul de muncă, aproximativ 63% din locuitorii Bucureștiului și 61% din angajați pot ajunge la o stație de tramvai mergând pe jos în jur de 400 m.

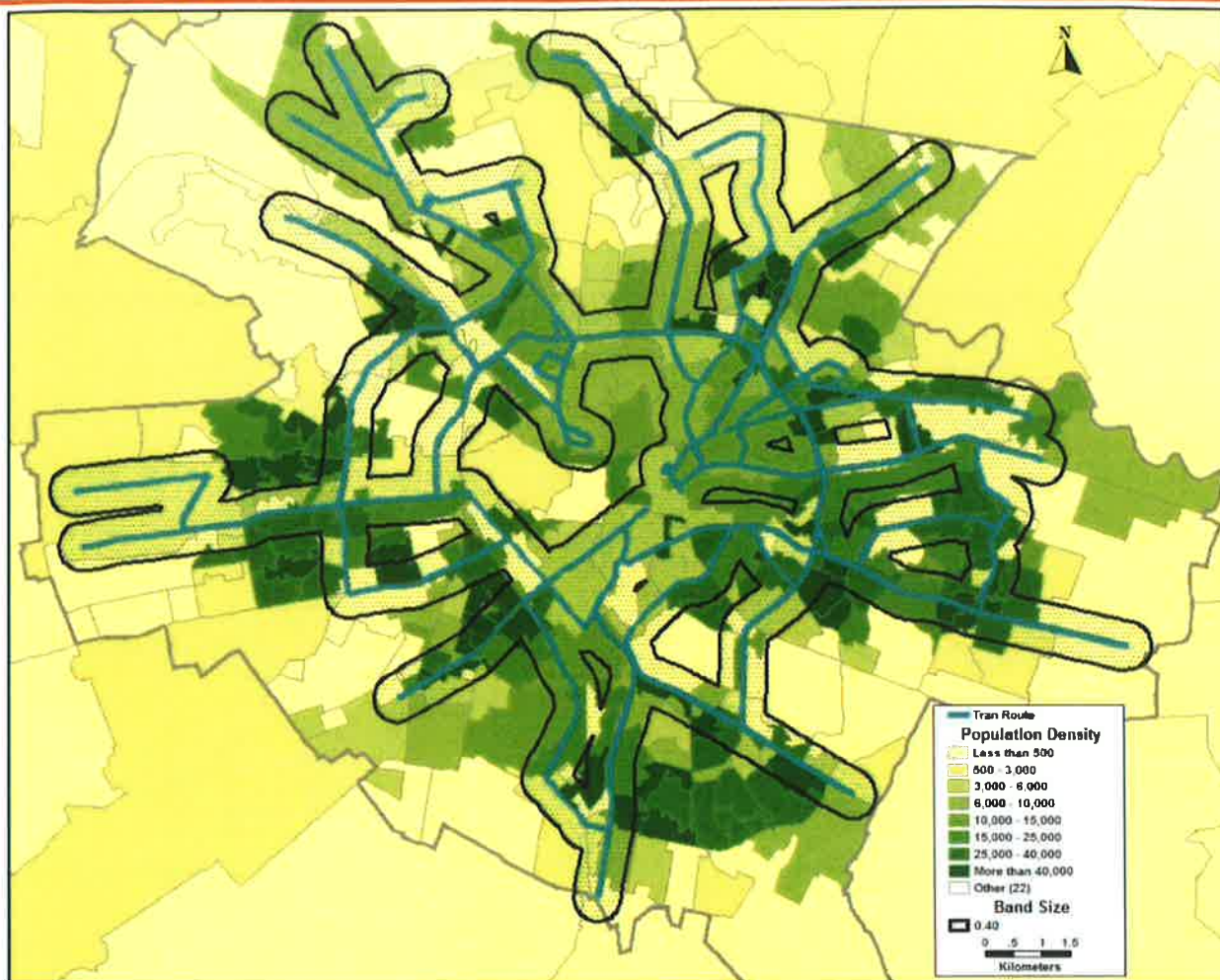


Fig. 9 – Acoperirea infrastructurii de tramvai și densitatea populației, pe o rază de 400m
Sursa: PMUD București-Ilfov 2016-2030

Așa cum se observă și în în imaginea de mai jos, rețeaua de tramvaie oferă linii radiale și orbitale în suburbii, în cea mai mare parte linii orbitale în apropiere de centrul orașului și câteva secțiuni care se termină în vecinătatea sa. Dimensiunea și densitatea sistemului sunt impresionante, și acoperă mai mult sau mai puțin întreaga zonă construită, cu excepția centrului orașului și a zonei de sud, unde este un deficit de acoperire.

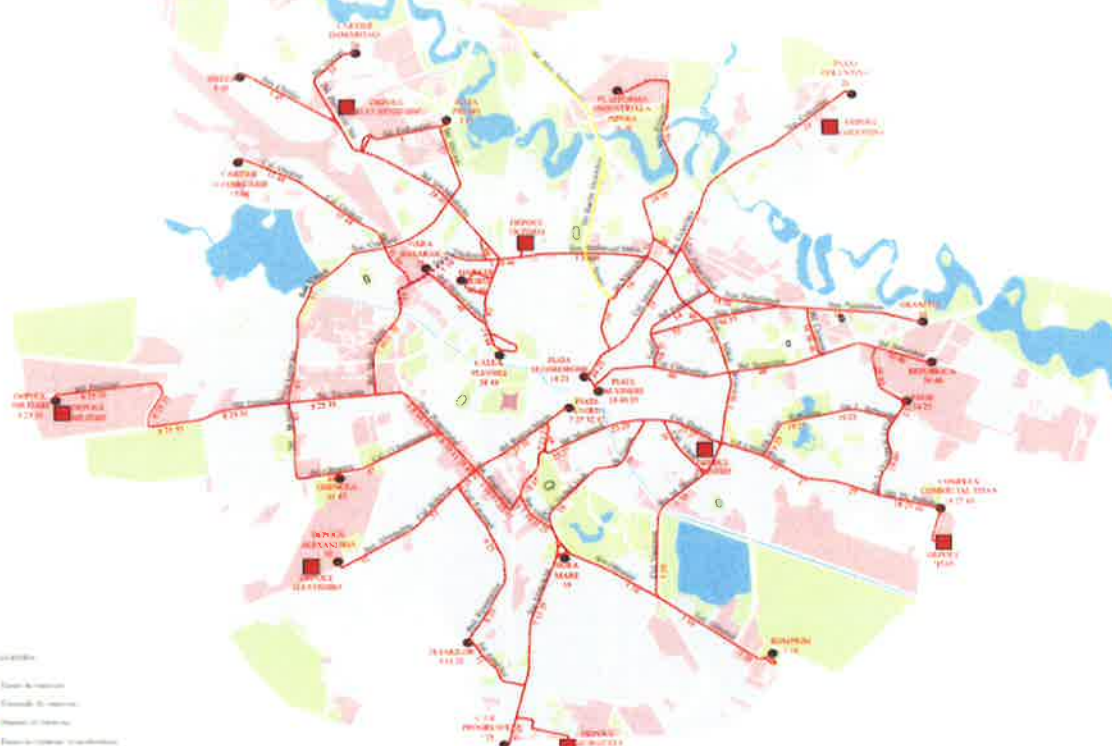


Fig. 10 – Rețeaua de tramvaie STB S.A.
Sursa: PMUD București-Ilfov 2016-2030

În zona de studiu care va fi afectată de propunerile din cadrul proiectului, în prezent funcționează următoarele linii de transport public:

Tramvaie

- Liniile 7, 27, 32 și 47 care întorc la capătul de linie "Piața Unirii"
- Liniile 14, 16, 40 și 55, care întorc la terminalul "Piața Sfânta Vineri"

Autobuze

- Liniile de zi 116, 117 și 313 care au ca punct terminus stația „Piața Sfânta Vineri” amplasată pe Bd.Corneliu Coposu în vecinătatea intersecției cu Str. Sfânta Vineri
- Linia 385 care întoarce la terminalul "Piața Sfânta Vineri".
- Liniile de zi 361 și 783 și liniile de noapte N101, N102, N103, N106, N108, N110, N113, N114, N115, N116, N117, N118 și N119 care au ca punct terminus stația „Piața Unirii” amplasată în fața restaurantului Horoscop
- Liniile de noapte N104, N105, N107, N109, N111 și N112 care au ca punct terminus stația „Piața Unirii”, amplasată în fața magazinului Unirea.

2.6. Cartiere și puncte de interes

Zona de studiu este situată într-o zonă comercială istorică, în intravilanul Municipiului București, în perimetrul arealului central al capitalei Piața Unirii și este mărginită de Bulevardul Regina Maria, Bulevardul Unirii, Splaiul Independenței, Strada Halelor și Bulevardul Corneliu Coposu.

Ca puncte de reper, regăsim Biblioteca Națională, Palatul Parlamentului, Hotel Horoscop, Magazinul Unirea. Zona de tramvai traversează axul Bulevardului Unirii, constituit între

Palatul Parlamentului și Piața Alba Iulia și străbate o zonă amenajată cu valoare peisagistică a Parcului Unirii și a Fântânilor București.

Zona de tramvai traversează axul Bulevardului Unirii, constituit între Palatul Parlamentului și Piața Alba Iulia și străbate o zonă amenajată cu valoare peisagistică a Parcului Unirii și a Fântânilor București.

Alte puncte de interes sunt și următoarele obiective: Biserica „Sfântul Anton”, Centrul Vechi Centrul Istoric), Complex comercial „Cocor”, Curtea de Apel, Judecătoria Sectorului 5, Judecătoria Sectorului 1, Biserica „Domnița Bălașa”, Parcul Tribunalului, Biserica „Sfântul Ilie Rahova”, Arestul Central al Poliției Capitalei, Colegiul Național Mihai Eminescu, Parchetul Militar de pe lângă Tribunalul Militar, Casa de Pensii Sectorială a MAI, Centrul Militar Zonal - sector 4, Centrul Militar Zonal – București, Mănăstirea Antim, Biserica „Buna Vestire” – „Schitul Maicilor din București”, Catedrala Patriarhală „Sfinții Împărați Constantin și Elena”, Biserica „Sfânta Ecaterina”, Biserica „Sfântul Spiridon Nou”, Mănăstirea „Radu Vodă”, Tribunalul București, Institutul Bancar Român, Direcția de Investigare a Infracțiunilor de Criminalitate Organizată și Terorism București, Biserica Sfântul Nicolae Udricani și Sinagoga Mare.

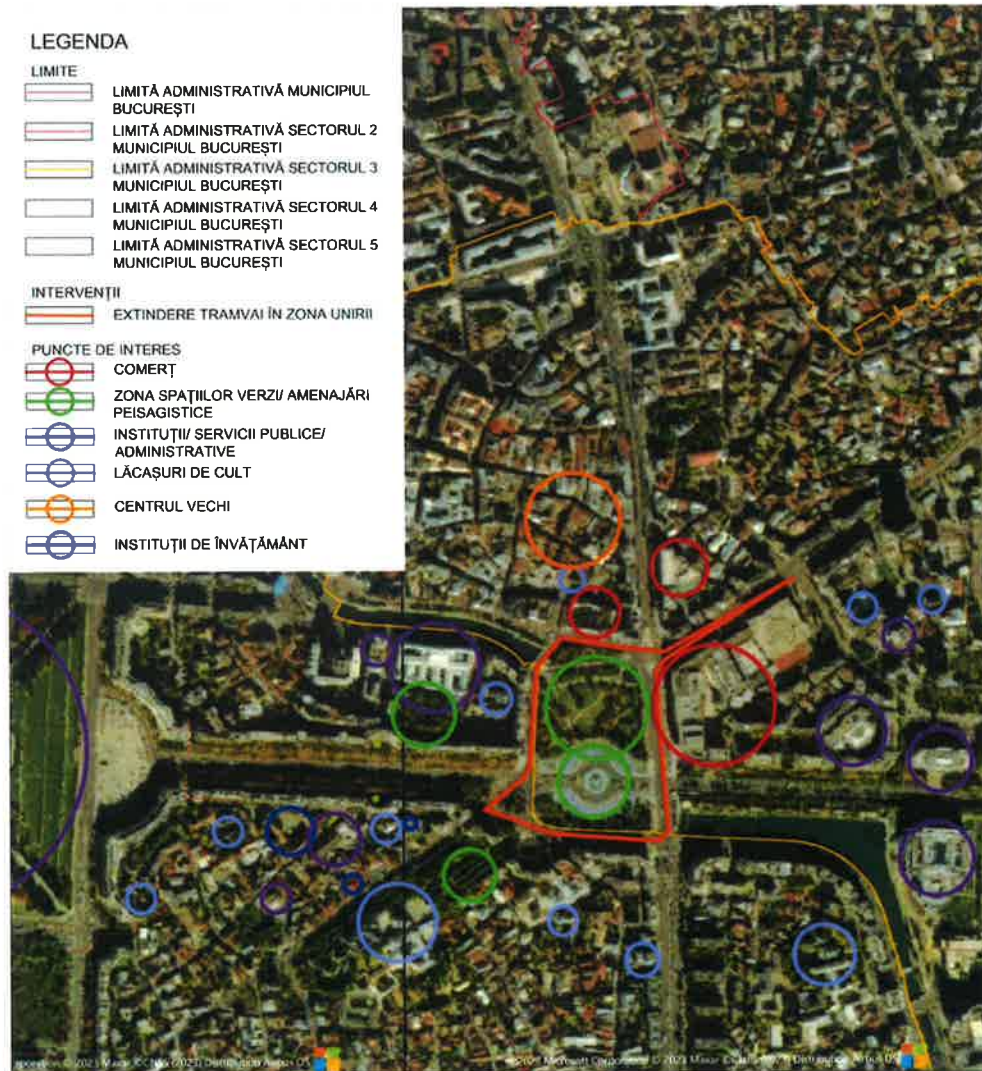


Fig. 11 – Hartă puncte de interes
Sursa: Consultant

2. SITUAȚIA PROPUȘĂ

2.1. Amplasamentul proiectului

Traseul propus pentru viitoarea extindere a linie de tramvai va conecta capătului liniei de tramvai de la Piața Unirii de pe Bulevardul Regina Maria cu capătul liniei de tramvai de la Piața Sfânta Vineri.

Traseul propus străbate Piața Unirii pe direcția sud vest – nord est și conectează zona de sud – vest cu cea de nord – est a orașului, conform planului anexat. Atât Piața Unirii cât și B-dul Corneliu Coposu, pe zona studiată fac parte din rețeaua majoră de circulație a capitalei.

Suprafețele de teren afectate de propunerea extensiei liniei de tramvai se află pe teritoriul următoarelor unități administrative teritoriale: UAT Sector 3 și UAT Sector 4.

Piața Unirii (pe zona studiată) face parte din rețeaua majoră de circulație a capitalei, este de categoria I conform STAS 10144/1-1990 și are o parte carosabilă cu trei benzi de circulație pe sens și trotuare stânga/ dreapta.

B-dul Corneliu Coposu (pe zona studiată) face parte din rețeaua majoră de circulație a capitalei, este de categoria I conform STAS 10144/1-1990 și are o parte carosabilă cu trei benzi de circulație pe sens și trotuare stânga/ dreapta.

2.2. Regim tehnic

Lucrările de extindere a liniei de tramvai vor conecta capătului liniei de tramvai de la Piața Unirii de pe Bulevardul Regina Maria cu capătul liniei de tramvai de la Piața Sfânta Vineri. Extinderea rețelei de tramvaie se va realiza cu menținerea actualelor bucle de întoarcere de la Regina Maria și Piața Sfânta Vineri.

Dată fiind configurația actuală, va fi necesară acordarea unei atenții sporite în proiectarea pieselor de cale (macazelor) și a rețelei de tramvai în intersecția de la Bd.Corneliu Coposu, încercând păstrarea actualelor relații.

Lungimea căii de rulare pentru tramvaie propusă va fi de aproximativ cca. 0,90km cale dublă.

Pe noua cale de rulare vor fi distribuite tramvaie din gama de 36 m.

Pe noul traseu, tramvaiele vor circula la un interval de succedare de cca 3min la orele de vârf, respectiv cu o frecvență de cca 20 veh/h, sens. În restul zilei, intervalul de succedare va fi de cca 4 min, respectiv o frecvență de circulație de cca 15 veh/h, sens.

În funcție de alte lucrări care pot afecta rețeaua de tramvaie în zone tangențiale, liniile actuale vor putea fi redirijate pe noua infrastructură de tramvai ducând la creșterea frecvenței de circulație.

La faza următoare de proiectare (studiu de fezabilitate) se va avea în vedere necesitatea amenajării unor bretele de stocaj în fața magazinului Unirea.

Tramvaiele utilizate pe noua linie de tramvai vor avea vagoane cu pantograf. Se va avea în vedere posibilitatea ca în viitor să fie permisă utilizarea în exploatare și material rulant fără pantograf.

Pe noua linie propusă este necesara configurarea a unor noi peroane de tramvai. Se va analiza posibilitatea amplasării acestora astfel: în Piața Unirii (în fața Magazinului Unirea, în fața Hanului lui Manuc, și pe zona unde a functionat Banca Religioilor), respectiv in paralel pe Bd. Corneliu Coposu în zona intersecției cu Str. Sf. Vineri (sau în paralel pe Str. Sf. Vineri). Peroanele vor avea o lungime de 75m și o lățime de 2,5 m și vor asigura o transbordare facilă cu metroul.

Totodata, vor fi mentinute actualele amplasamente de stații atât la Piața Unirii cât și la Piața Sfânta Vineri.

Piața Unirii (pe zona studiată) face parte din rețeaua majoră de circulație a capitalei, este de categoria I conform STAS 10144/1-1990 și are o parte carosabilă cu trei benzi de circulație pe sens și trotuare stânga/ dreapta.

B-dul Corneliu Coposu (pe zona studiată) face parte din rețeaua majoră de circulație a capitalei, este de categoria I conform STAS 10144/1-1990 și are o parte carosabilă cu trei benzi de circulație pe sens și trotuare stânga/ dreapta.

2.3. Descriere traseu și date tehnice generale

Având în vedere importanța traseului liniei de tramvai în ansamblul sistemului de circulație, la întocmirea proiectului se urmărește asigurarea unor principii moderne, reglementate la nivel european prin realizarea de soluții constructive adecvate cu grad sporit de fiabilitate și protective a mediului.

Soluția aleasă asigură:

- prioritizarea tramvaiului în intersecțiile traversate;
- viteza sporită de deplasare;
- peroane adaptate condițiilor de trafic, confort și accesibilitate a călătorilor;
- soluția constructivă adoptată în realizarea liniei de tramvai îndeplinește fără a se limita la acestea, următoarele condiții: silențiozitate fără producerea de zgomote și vibrații care să depășească nivelul maxim acceptabil, suplețe și rezistență, exploatarea cu intervenții minime și durată mare de funcționare.

2.4. Descrierea rezovărilor specifice asigurate

La realizarea obiectivului de investiții se are în vedere principiul egalității de șanse și facilități pentru persoanele cu dizabilități, astfel:

- coborârea bordurilor la trecerile de pietoni;
- rampe pentru persoane cu dizabilitati;
- în dreptul trecerilor de pietoni (pe lățimea rampei de acces între trotuar și partea carosabilă), pentru persoanele nevăzătoare, se vor realiza benzi de ghidaj din alte materiale (cu suprafețe tactilo — vizuale), profilate care permit persoanelor care utilizează bastonul alb să obțină informații despre un anumit traseu sau despre prezența unui eventual pericol. Acestea vor avea culori diferite față de restul suprafeței pietonale;
- trasee de dizabilități în lungul peroanelor de tramvai.

Se asigură semnalistică specifică, necesară stației de tramvai.

Fiecare stație de tramvai/ peron este prevăzut cu adăpost iluminat pentru călători și dotări specifice: mobilier pentru spații publice (banchete și coșuri de gunoi, garduri de protecție). Sunt prevăzuți stâlpi metalici și canalizație electrică pentru sistemul de supraveghere și pentru panourile de informare.

Lucrări propuse

Vor fi cuprinse următoarele lucrări principale:

- realizare cale rulare tramvai;
- realizare rețea catenară de tramvai și electroalimentare rețea catenară de tramvai;
- reconfigurare profil transversal;
- amenajare trotuare/ peroane;
- semaforizare rutieră;
- semaforizare linie tramvai;
- semaforizare piste biciclete (după caz);
- semnalizare verticală și orizontală;
- deviere/ relocare rețele utilități existente;
- rețele utilități nou proiectate;

- rețea monitorizare și supraveghere tramvai;
- lucrări peisagistice.

Caracteristicile tehnice vor fi definitivate în documentația tehnico-economică faza Studiu de Fezabilitate în funcție de configurația terenului și a obstacolelor identificate.

Profilul transversal - Elementele geometrice ce definesc platforma profilului transversal tip vor fi în conformitate cu reglementările urbanistice aferente Planului de Urbanism Zonal care va fi avizat.

Structura rutieră - Structura rutieră propusă va fi dimensionată ținând cont de evoluția traficului de perspectivă și va respecta normele de proiectare în vigoare.

Pe toate căile de circulație se vor adopta structuri rutiere pentru traficul de perspectivă pe 20 de ani, (structuri rutiere suple și semirigide), respectiv 30 de ani (structuri rutiere rigide) și pentru osia standard de 115 KN.

2.5. Regim juridic

Zonele propuse pentru efectuarea extinderii (conexiunii) liniei de tramvai (Splaiul Unirii, Piața Unirii și B-dul Corneliu Coposu) aparțin domeniului public de interes local al Municipiului București.

Pentru realizarea documentației se vor identifica proprietarii de terenuri din zona traseului obiectivului de investiții și necesitatea unor achiziții speciale de teren și demolări de imobile, chioscuri, anexe, garduri, platforme etc. cât și a dezafectării unor utilități și instalații, cu respectarea condițiilor impuse de legislația din România cu modificările și completările ulterioare.

2.6. Amenajare spații verzi/ Peisagistică

În cadrul proiectului se va realiza o propunere de amenajare peisagistică pentru zonele afectate. Scopul va fi acela de a reduce impactul lucrărilor asupra mediului și de a încadra cât mai mult lucrările în mediul urban deja constituit.

Se vor respecta cerințele actelor de reglementare în domeniul protecției mediului.

2.7. Impactul asupra mediului

Se vor realiza studii complete de impact asupra mediului cu consultații publice, în conformitate cu legislația de mediu din România stabilind procedura cadru cu privire la Evaluarea Impactului asupra Mediului a anumitor proiecte publice și private, în vederea obținerii Acordului de Mediu, după caz.

2.8. Circulația pietonală

Circulația pietonală va fi corelată cu fluxurile existente și prognozate de pietoni și se va desfășura de o parte și de alta a căii de circulație.

Trotuarele/ peroanele vor fi dimensionate conform normativelor în vigoare.

2.9. Piste pentru cicliști (în funcție de constrângeri)

Se va analiza posibilitatea prevederii de piste pentru cicliști, urmărind dezvoltarea echilibrată a tuturor modurilor relevante de deplasare prin împărțirea echitabilă a căii de comunicație între pietoni, biciclete, transportul public de persoane și traficul privat.

Realizarea pistelor pentru cicliști se bazează pe nevoile la care trebuie să răspundă infrastructura actuală. Pentru siguranța utilizatorului trebuie să se asigure spațiul necesar efectuării în siguranță a tuturor manevrelor prevăzute de legislația privind circulația pe drumurile publice.

Infrastructura creată trebuie să asigure spații de siguranță care să permită cicliștilor să efectueze manevre de evitare a unui impact.

P808/2023-PUZ-Consultare publică.00.00	P808/2023-PUZ- Consultare publică.00.00.docx	August, 2023	Pag.25/30
--	--	--------------	-----------

2.10. Siguranța circulației

Proiectul propus va include toate marcajele rutiere, semnele de circulație necesare pentru exploatarea în siguranță a drumurilor acoperite de prezentul obiectiv de investiții.

Semnele de circulație și marcajele rutiere permanente vor fi în conformitate cu standardele relevante, cu Convenția de la Viena („*Convenția privind semnele și semnale de Circulație din 1968*” și Acordul European de la 1971 care o completează) și cu codul rutier român; cu SR 1848/1, 2 și 3 - 2011 (Semnalizare rutieră. Indicatoare și mijloace de semnalizare rutieră) și SR 1848/7 - 2015, aflate în vigoare la data elaborării, coroborat cu eventualele modificări până la începerea execuției lucrărilor.

Toate indicatoarele rutiere vor fi reflectorizante și vor fi în conformitate cu Standardul românesc SR 1848/1, 2 și 3 - 2011 (Semnalizare rutieră. Indicatoare și mijloace de semnalizare rutieră) și cu standardele aplicabile.

Marcajele rutiere permanente vor fi realizate pe partea carosabilă în conformitate cu standardele relevante.

2.11. Semaforizare

Semaforizarea va fi de tip LED și compatibilă cu Sistemul de Management al Traficului din București. Se vor stabili soluții moderne care să corespundă nivelului actual de tehnologizare, în conformitate cu solicitările beneficiarului.

2.12. Consolidări

Se va analiza și se vor propune soluții adecvate privind consolidarea lucrărilor în funcție de rezultatele studiului geotehnic și a calculelor de stabilitate.

Soluțiile de consolidare trebuie să aibă în vedere și aspecte privind îmbunătățirea portanței terenului de fundare și stabilitatea generală a lucrărilor.

2.13. Arhitectură

Arhitectura stațiilor/refugiilor de tramvai

Amplasamentele stațiilor de tramvai se localizează în zone sociopetale, astfel încât să asigure transferul multimodal între diferite mijloace de transport public și să preia cât mai facil fluxurile pietonale.

Poziționarea stațiilor de tramvai respectă coerența în spațiul public și se aliniază în raport cu profilul stradal și cu fondul construit din proximitate, astfel încât să nu creeze bariere vizuale, să afecteze imaginea arhitectural-urbanistică, să îngreuneze desfășurarea fluentă a deplasărilor.

Pentru obiectele de arhitectură propuse se realizează acoperiri la peroane pentru protecția călătorilor împotriva intemperțiilor și a razelor solare. Formele propuse ale acoperirilor, texturile și cromatica finisajelor alese se integrează în arhitectura zonelor adiacente.

Stațiile au dotări precum elemente de mobilier urban (garduri de protecție, coșuri de gunoi, bănci, panouri publicitare), iar în conformarea stațiilor de tramvai pot fi incluse panouri fotovoltaice, panouri solare, panouri de informare dinamică a călătorilor (indicator și totem), panouri de informare acustică și camere video.

Finisajele se raportează la specificul zonei și se relaționează cu formele de protecție ale patrimoniului. Finisajele au proprietăți anti vandal, anti scratch și anti corozive.

Propuneri acoperiri peroane





Fig. 12 – Studiu imagini stații de tramvai
Sursa: Consultant

2.14. Utilități

Este asigurată alimentarea cu energie electrică și evacuarea apelor pluviale prin racordarea la rețelele existente în zonă.

Se va realiza verificarea amănunțită a rețelelor de utilități publice care vor fi afectate de traseul obiectivului de investiții și toate suprafețele de teren afectate de utilități necesar a fi trecute în coridorul de expropriere.

Se va asigura protecția și relocarea tuturor infrastructurilor de utilități amplasate pe traseul obiectivului de investiții și care vor fi afectate de construcția acestuia.

3. OPORTUNITATEA INVESTIȚIEI

Necesitatea investiției

În cadrul politicii și strategiei de dezvoltare a infrastructurii urbane, Municipiul București are ca prioritate construirea de linii de tramvai pentru realizarea și modernizarea rețelei de transport cu tramvaiul.

Sistemul de transport cu tramvaie nu atinge direct destinațiile din centrul orașului și nu oferă servicii de traversare a orașului. Prin realizarea unei - extensii de cca. 0,90km a liniei de tramvai prin Piața Unirii va fi posibilă facilitarea conexiunii liniilor de tramvai din zona de sud-est cu cele de nord-est a orașului și realizarea unui transport public rapid pe această direcție și a unei bune accesibilități a acestor zone.

Realizarea obiectivului de investiții va duce la creșterea siguranței în exploatare a transportului urban, la creșterea vitezei de călătorie, a confortului pasagerilor și la creșterea atractivității transportului public cu tramvaiul.

Nerealizarea obiectivului de investiții va agrava disfuncțiile în mobilitatea pietonală și a transportului în comun, creând numeroase disfuncții în exploatare, cu mari pierderi de timp ale celor care traversează zona.

Oportunitatea investiției

Propunerile prezentului obiectiv de investiții se regăsesc în strategia locală, respectiv Planul de Mobilitate Urbana Durabila (PMUD) pentru Regiunea București — Ilfov, care își propune să realizeze, în perioada 2016-2030, un sistem de transport eficient, integrat, durabil și sigur, care să promoveze dezvoltarea economică, socială și teritorială și să asigure o bună calitate a vieții, și anume: Conectarea infrastructurii de tramvai prin Piața Unirii (cod Index C-1) – Transportul Public - sistem integrat, eficient și accesibil. Acest proiect se încadrează în obiectivele de dezvoltare durabilă a municipiului, prin caracteristicile tehnice specifice unui sistem de transport ecologic, rapid și accesibil tuturor grupurilor socio-economice.

Prin realizarea prezentului obiectiv de investiții se va îmbunătăți calitatea transportului public prin reintroducerea operării transportului cu tramvaiul într-o manieră modernă și integrată prin îndeplinirea următoarelor deziderate:

- Creșterea atractivității transportului public și, ca urmare, creșterea numărului de utilizatori și a cotei modale a transportului public în oraș;
- Creșterea eficienței economice a transportului cu tramvaiul și a operațiilor de transport public în ansamblu în Municipiul București;
- Creșterea siguranței și a securității activității de transport public;
- Minimizarea impactului negativ al transportului cu tramvaiul asupra funcționării celorlalte componente ale sistemului de mobilitate urbană și asupra zonei urbane în ansamblu;
- Facilitarea unei schimbări în mobilitate urbană, printr-o tranziție în masă înspre transportul public și modurile de mobilitate activă;
- Îmbunătățirea stării de sănătate a populației din zona urbană, derivată atât din impactul direct al mișcării fizice efectuate, cât și din îmbunătățirea calității aerului; se menționează inclusive reducerea nivelului de stres a populației.

P808/2023-PUZ-Consultare publică.00.00	P808/2023-PUZ- Consultare publică.00.00.docx	August, 2023	Pag.29/30
--	--	--------------	-----------

Realizarea obiectivelor prezentei investiții se încadrează în prevederile Convenției - Cadru a Națiunilor Unite Asupra Schimbărilor Climatice (CCONUSC) care este principalul acord internațional în domeniul politicilor climatice și care are ca obiectiv limitarea creșterii temperaturii globale și schimbărilor climatice pentru a face față efectelor acestora.

Oportunitatea investiției este susținută prin încadrarea în planurile generale de dezvoltare a sistemului de transport public al orașului, argumentate și propuse în master - planurile, studiile de transport și strategiile de dezvoltare realizate în ultimii 20 ani atât pentru Ministerul Transporturilor, cât și pentru Primăria Municipiului București.

Obiectivul se încadrează în politica generală de dezvoltare durabilă a Municipiului București, capitolul Dezvoltarea Transportului Public și în politica de preservare a mediului. Prin realizarea obiectivului se asigură dezvoltarea, la nivelul cererii actuale și de perspectivă, a ofertei de transport public utilizând moduri de transport moderne, rapide și nepoluante.

4. FINANȚAREA INVESTIȚIEI

Toate costurile legate de realizarea investiției vor fi suportate de Ordonatorul principal de credite – investitor (Municipiul București).

Întocmit,
Urb. Andra Grecu
Arh. Magdalena Simion



Data
16.08.2023