

Propunerea noastră grafică se regăsește la finalul prezentului document.

Propunem **traversarea Pieței Unirii cu tramvaiul prin laturile de vest și nord, pe marginea parcului și prin scuarul din fața Hanului lui Manuc, cu linie înierbată tip green-track și cu buclă de întoarcere pentru tramvaie, accesibilă din și cu ieșire în ambele direcții, pe amprenta actualei bucle de la baza Bd. Regina Maria.** Această abordare, detaliată în paginile următoare, prezintă următoarele avantaje:

1. Număr redus de conflicte de trafic.

Motivare: traseul propus de noi intersectează fluxurile rutiere prin intersecții deja existente și necesită, în principal, ajustarea timpilor de semaforizare.

2. Facilitarea corespondenței între tramvai și ambele stații de metrou.

Motivare: cel mai important beneficiu al proiectului, evidențiat încă din etapele premergătoare ale P.M.U.D., este conectarea și întregirea tuturor sistemelor de transport public din Piața Unirii, principalul nod de transport public al Capitalei. Pentru atingerea acestui deziderat **este necesar ca tramvaiul să asigure corespondențe facile cu ambele stații de metrou, precum și cu autobuzele ce tranzitează piața.**

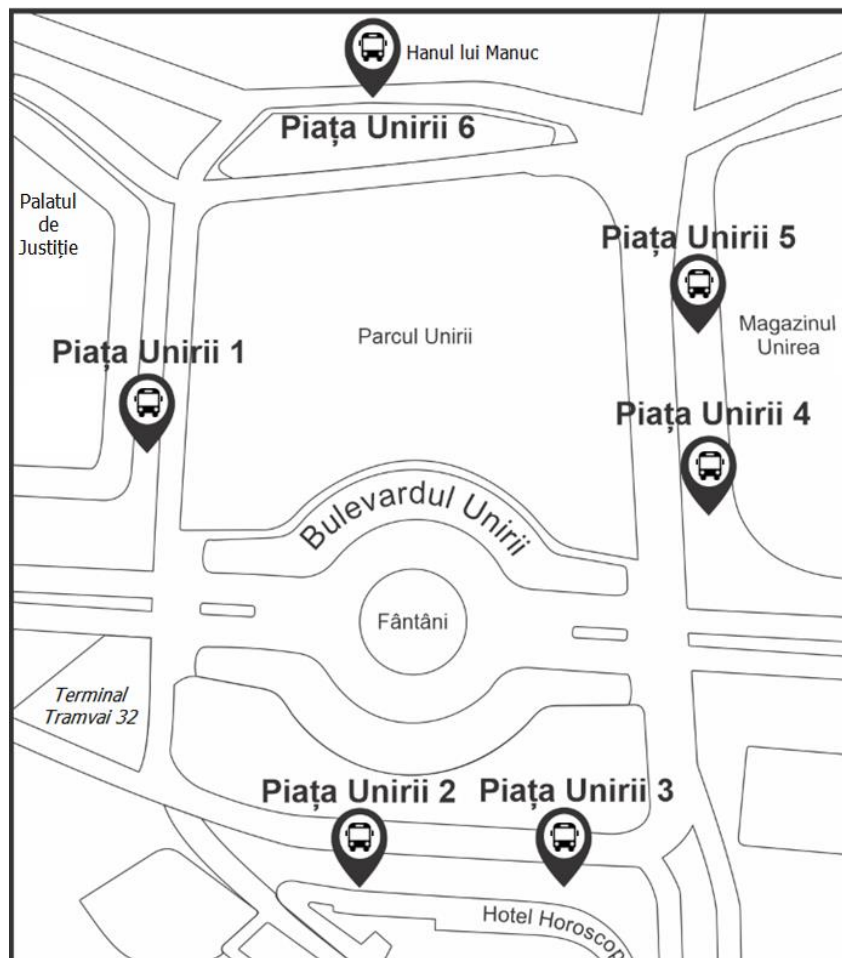
Este important de precizat faptul că tramvaiul **nu** trebuie să pună presiune pe capacitatea actuală a infrastructurii metroului care este deja supra-solicitată la orele de vârf. Ne referim la pasajul subteran de corespondență dintre Magistralele 1, 2 și 3 de metrou, ce nu face față traficului actual de călători care schimbă magistralele.



Fotografii: pasajul de corespondență la orele de vârf, într-o zi normală de lucru.

Acestea fiind spuse, susținem că pasajul de corespondență trebuie să-și păstreze rolul proiectat de cale de comunicație strict internă pentru călătorii ce vor să schimbe magistralele. Pasajul nu trebuie să fie o cale de acces către una dintre stațiile de metrou, pentru călătorii care vor transborda între metrou și tramvai. În prezent, există un flux considerabil de călători care fac transbordarea între tramvaiul din sudul pieței (linii 7, 27, 32, 47) și își continuă călătoria cu M2. Drept urmare, aceștia intră la metrou prin accesul dinspre Palatul de Justiție (acces M1/M3) și aglomerează inutil corespondența M1/M3 – M2, ce nu poate prelua tot fluxul de călători în condiții civilizate și atractive de transport.

Propunerea noastră rezolvă această problemă, oferind **două stații de tramvai în Piața Unirii, cu acces dedicat la metrou, atât la M1/M3, cât și la M2, precum și la obiectivele de interes din imediata apropiere, fără a obliga călătorii să parcurgă traversări suplimentare pe la suprafață sau prin pasajul de corespondență subteran.** În plus, se asigură un transfer facil și rapid între tramvai și autobuz atât la stația STB "Piața Unirii 1" din vestul pieței (zona dinspre Palatul de Justiție), cât și la stația STB "Piața Unirii 6" din nord (stația de la Hanul lui Manuc).



Amplasamentul și numerotarea stațiilor STB de autobuz din Piața Unirii. Sursa: ADI-TPBI.

3. Prioritizarea transportului în comun și culoare unice, prin:

3.1. Eliminarea conflictului de trafic dintre tramvai și traficul către Bd. Regina Maria / Rahova, prin permiterea tranzitului direct de la semaforul de „la fântâni” din nord către Bd. Regina Maria. Spațiul există și în prezent, fiind utilizat drept stație de taxiuri, urmând a fi lărgit prin eliminarea actualei stații de tramvai.

3.2. Prioritizarea traficului dinspre Rahova / Bd. Regina Maria, pentru a ameliora coloanele de trafic care afectează constant transportul în comun de pe această arteră îngustă. Astfel, accesul dinspre Piața Unirii către Str. Bibescu Vodă este interzis, iar traficul dinspre Bd. Regina Maria devine prioritar la intersecția cu Aleea Dealul Mitropoliei. Benzile se pot distribui pentru a elimina orice conflicte, prin implementarea unei insule și/sau a semaforizării.

3.3. Instaurarea culoarului unic TRAM+BUS pe Bd. Corneliu Coposu, pentru a prioritiza transportul public și a preveni blocarea acestuia în trafic. Propunem, de asemenea, stații comune la Str. Sf. Vineri, permițând legătura la același peron atât pentru direcția Colentina, cât și Titan. Adicional, pentru a prioritiza autobuzele dinspre Splaiul Independenței (linia 385) și pentru a preveni conflictele de trafic, **propunem înființarea unei benzi unice BUS pe breteaua Splai – Corneliu Coposu,** cu stație înaintea trecerii de pietoni și cu fază de semaforizare dedicată autobuzelor pentru a permite încadrarea acestora pe culoarul unic TRAM+BUS de pe Bd. C. Coposu. Aceeași fază dedicată va facilita și circulația autobuzelor care circulă pe Bd. C. Coposu dinspre Piața Sf. Vineri spre Piața Unirii (liniile 116, 117, 312, 313, 323, 385).

3.4 Crearea infrastructurii necesare pentru trasee scurte de tramvai (ranforsări) cu terminus în Piața Unirii (Rahova – Unirii, Colentina – Unirii, Titan – Unirii). Propunem reconfigurarea buclei existente, situate în sud-vestul pieței, pentru a fi **accesibilă din și cu ieșire în ambele direcții**. Acest lucru este necesar pentru a permite și traseelor scurte ce vin din nord să ofere o legătură facilă cu principalele obiective din Piața Unirii, fără a continua spre sud. Totodată, bucla va fi utilă tramvaielor ce vin din sud și sunt nevoite să întoarcă înaintea pieței, ca urmare a evenimentelor social-culturale desfășurate, ori ca urmare a unor incidente de trafic din piață.

3.5. Racordarea noii linii de tramvai de pe Bd. C. Coposu la terminalul existent Sf. Vineri. Acest racord este imperios necesar pentru a permite întoarcerea traseelor scurte de tramvai ce vin dinspre sudul orașului (Rahova) și tranzitează Piața Unirii, permițând în același timp toate legăturile cu mijloacele de transport și deservind toate punctele de interes din piață.

Precizări privind buclele actuale de tramvai Piața Unirii și Piața Sf. Vineri

Context: în prezent, în jurul Pieței Unirii există trei bucle de întoarcere, ce însumează 10 rute de tramvai, din cele 22 ale Capitalei, respectiv: 5, 7, 14, 16, 21, 27, 32, 40, 47, 55. Chiar și în eventualitatea comasării mai multor trasee, necesitatea de întoarcere a tramvaielor nu poate fi neglijată, iar soluții trebuie să existe astfel încât să fie satisfăcute toate legăturile de transport din Piața Unirii.

Documentația tehnică ce a stat la baza licitației pentru realizarea S.F. și P.U.Z. proiect prevede desființarea buclelor de întoarcere de la Piața Unirii (Bd. Regina Maria) și Piața Sf. Vineri:

- Cod CPV: 79314000-8 - Studiu de Fezabilitate

I. Extinderea infrastructurii de tramvai în zona Unirii

Lungime proiect linie dublă tramvai L ~ 0,900 km.

Lucrarea de extindere a liniei de tramvai urmărește realizarea unei continuități între zona bucla de întoarcere Piața Unirii cu zona bucla de întoarcere Piața Sf. Vineri cu **eliminarea acestor bucle de întoarcere după realizarea traseului nou, conform Anexei nr.1.**

Extras din cerințele tehnice ale PMB ce au stat la baza licitației pentru realizarea S.F. proiect. Sursa: e-licitație / SEAP.

Cu toate acestea, analizând atât cerințele redactate, cât și harta atașată în respectiva documentație sau în panoul de consultare publică afișat în anunțul din 29 mai 2023 (ce poate fi găsit pe prima pagină a prezentului document), constatăm că nu se solicită ca noua infrastructură de tramvai din Piața Unirii să permită întoarcerea tramvaielor (atât dinspre Bd. Corneliu Coposu, cât și dinspre Bd. Regina Maria). Acest lucru scade flexibilitatea și limitează puternic perspectivele de dezvoltare a rețelei de tramvai, deoarece:

- În cazul **evenimentelor de circulație** (accidente rutiere, defectări, evenimente sportive precum Bucharest Marathon care presupun anual închiderea traficului prin Piața Unirii, etc.) ce presupun devierea traseelor, tramvaiele nu ar avea posibilitatea de a întoarce nici în Piața Unirii sau Piața Sf. Vineri.

- În cadrul descris de cerințele tehnice ale acestui proiect, în care se solicită desființarea a două din cele trei bucle de întoarcere (Regina Maria și Sf. Vineri), iar Piața Unirii nu ar avea și posibilitatea de întoarcere a tramvaielor, toată presiunea necesității întoarcerii tramvaielor s-ar revărsa exclusiv în unicul terminal rămas, cel de la Piața Sf. Gheorghe, în caz de necesitate sau în cazul existenței unor trasee cu punct terminus în zona centrală. Mai mult, tramvaiele n-ar mai putea circula pe Bd. Regina Maria între Str. 11 iunie și Piața Unirii, întrucât traversarea mai departe a pieței ar fi imposibilă. Este important de precizat că cele trei bucle de întoarcere centrale însumează zece rute de tramvai din cele 22 pe care le operează STB S.A. (în ordinea indicativelor: 5, 7, 14, 16, 21, 27, 32, 40, 47, 55). **Chiar și în eventualitatea comasării mai multor trasee, necesitatea de întoarcere a tramvaielor nu poate fi satisfăcută exclusiv în terminalul Piața Sf. Gheorghe.**
- Nu este clară maniera în care va fi desființat capătul Piața Sf. Vineri. Dat fiind faptul că vorbim despre un terminal cu infrastructură de tramvai modernă, construit în anul 2008, eliminarea propriu-zisă a șinelor și a rețelei de contact este, în viziunea noastră, o **risipă a bugetului local.**
- Piața Sf. Vineri deservește ca punct terminus nu doar tramvaie, ci și autobuze. Nu este clară **maniera în care va fi reorganizată circulația autobuzelor.**

Având în vedere argumentele enunțate, **propunem păstrarea tuturor celor 3 bucle actuale (Regina Maria și Sf. Vineri), întrucât desființarea acestora, chiar și după realizarea proiectului tramvaiului prin Piața Unirii, ar avea efecte grave asupra circulației tuturor tramvaielor din zonă, respectiv a 45% din totalul rutelor de tramvai din București.**

Vă rugăm ca răspunsurile pentru observațiile și propunerile prezentate să fie cât mai detaliate, cu argumente tehnice unde este posibil și cu referiri la reprezentarea grafică anexată a soluției propuse de noi. Așteptăm cu interes răspunsurile instituției pe care o reprezentați.

Cu stimă,
Asociația "Metrou Ușor"
23 iunie 2023

Propunere stație nouă pentru tramvaie

- dimensiune peroane: 5m x 36m (lățimea de 5m permite alăturarea unui lift lângă scările accesului)
- corespondență la metrou (M2) prin pasaj nou cu străpungere directă în accesul „Manuc”
- noile peroane vor fi accesibile direct de pe trotuarele existente

Propunere bandă dedicată pentru autobuz (linia 385 în prezent) pentru a preveni conflictele de trafic (breteaua către Bd. C. Coposu are trei benzi dedicate pentru „înainte”, însă pe Coposu vor rămâne doar două). Autobuzele de pe banda dedicată se pot încadra pe culoarul unic de pe Bd. C. Coposu pe o fază dedicată de semaforizare.

Propunere stație nouă pentru autobuze pe trotuarul existent în prezent, înainte de trecerea de pietoni, care va servi traseele ce utilizează banda BUS.

Linia pe Bd. C. Coposu

- culoar unic tram + bus
- permite legătura cu Calea Moșilor (pentru un viitor traseu Rahova - Colentina)
- permite legătura cu Calea Călărășilor (pentru un viitor traseu Rahova - Titan)
- permite accesul în terminalul Sf. Vineri (pentru viitorul traseu scurt Rahova - Unirii - Sf. Vineri)

Propunere stație nouă

- stație nouă înainte de intersecția cu Str. Sf. Vineri (peroane comune tram + bus, permite legătura la același peron atât pentru direcția Colentina cât și Titan)

Propunere stație nouă

- dimensiune peroane: 5m x 36m (lățimea de 5m permite alăturarea unui lift lângă scările accesului); la nevoie, carosabilul poate fi translatat câțiva metri spre vest
- corespondență la metrou (M1) prin pasaje noi cu străpungere în coridorul de acces
- este posibil să necesite relocarea parțială a echipamentelor tehnice și de ventilație de la metrou aflate în prezent pe amplasament, însă linia, așa cum este desenată aici, încăleacă instalațiile de la metrou, ocolește în mare măsură gurile de aerisire
- legături pietonale noi racordate la aleile existente - propunere minimală (configurațiile propuse sunt doar sugestii orientative)

Sistematizarea sudului Pieței Unirii

- bucla existentă pentru tramvai va fi reconfigurată pentru a putea fi folosită din ambele sensuri; acest lucru este necesar pentru a permite și liniilor scurte ce vin din nord să ofere o legătură facilă cu principalele obiective din Piața Unirii, fără a continua spre sud. Totodată, bucla va fi utilă tramvaielor ce vin din sud și sunt nevoite să întoarcă înaintea pieței, ca urmare a evenimentelor social-culturale desfășurate în piață. Recomandăm ca macazul de acces dinspre nord să fie situat înaintea intersecției, continuându-se cu linii intercalate până în dreptul buclei
- accesul rutier dinspre nord către Str. Bibescu Vodă este interzis, iar benzile sunt redistribuite cu ajutorul unei insule; accesul rutier dinspre Bd. Regina Maria către Splai devine drum cu prioritate, pentru a ameliora blocajele de la intrarea în piață, care afectează și tramvaiele
- accesul rutier dinspre nord către Bd. Regina Maria se permite direct, fără a mai ocoli bucla pentru tramvaie (spațiul există și în prezent)

LEGENDA

- Linie de tramvai existentă
- Linie de tramvai nouă
- Stație nouă de tramvai sau autobuz
- Acces metrou
- Conexiune nouă, subterană, la metrou
- Legătură pietonală nouă
- Stația de metrou Unirii 1 (M1, M3)
- Stația de metrou Unirii 2 (M2)
- Spații tehnice la metrou
- BUS Culoar unic nou (pentru autobuze)
- Sistematizare rutieră nouă: insulă / spațiu verde
- Bandă carosabilă nouă