

Solicitare de informații privind proiectul de introducere a tramvaiului prin Piața Unirii

Către: Primăria Municipiului București – Direcția Transporturi

Am analizat cu interes proiectul supus dezbaterii publice pentru refacerea conexiunii cu tramvaiul între Bd. Corneliu Coposu și Bd. Regina Maria prin Piața Unirii și venim în întâmpinarea departamentelor de specialitate din Primăria Generală cu următoarele întrebări și propuneri complementare.

1. Vă rugăm să clarificați dacă bucla actuală de la Bd. Regina Maria este prevăzută pentru a fi păstrată.

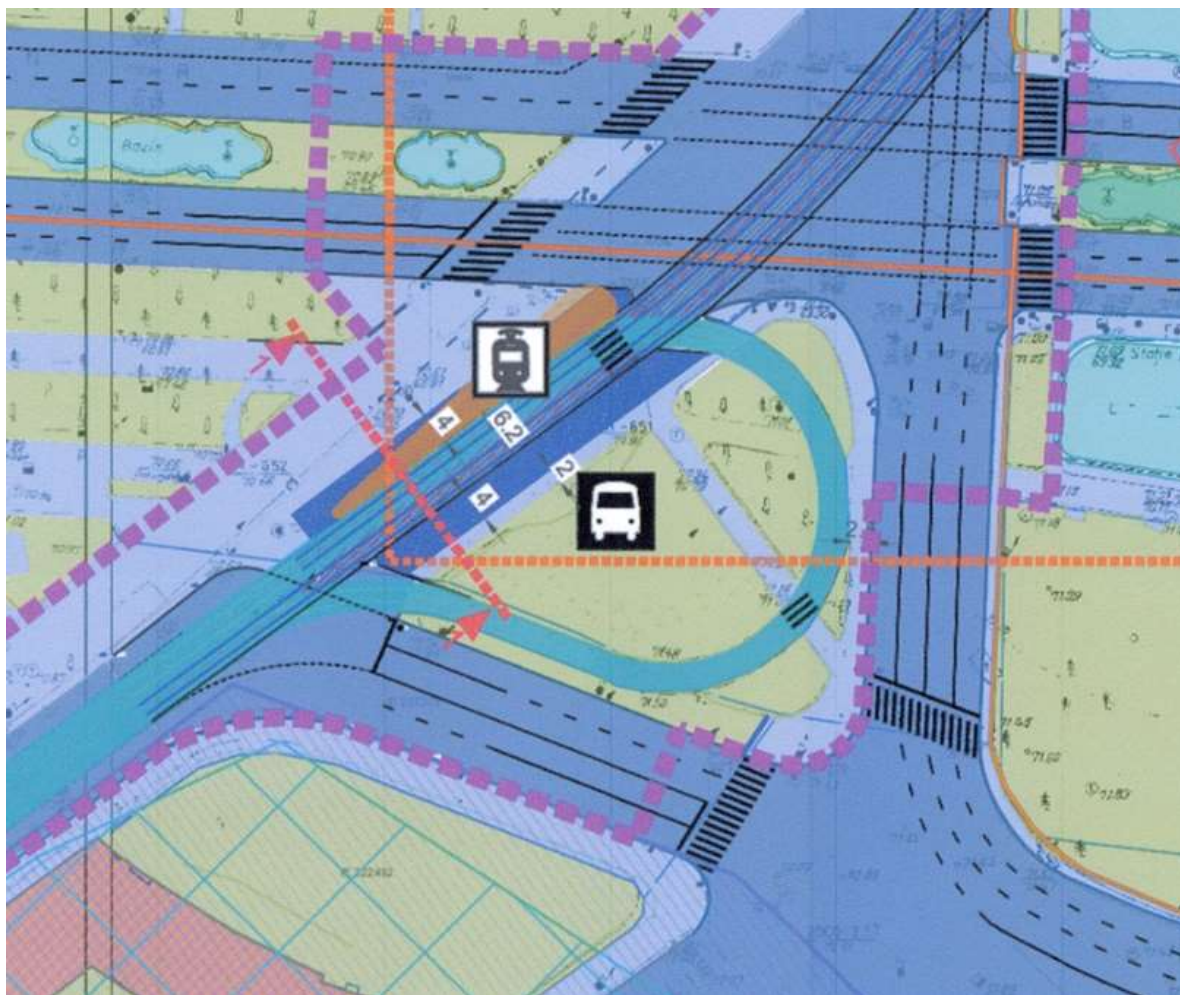


Fig.1. Extras din proiect.

Sușținem necesitatea păstrării buclei actuale de la Bd. Regina Maria pentru a satisface nevoile tehnologice ce vor apărea în mod normal în timpul exploatării. Transportul public prin Piața Unirii este deviat de mai multe ori pe an pentru diverse evenimente culturale și sportive. Păstrarea buclei va permite tramvaielor să ajungă în continuare în Piața Unirii.

2. Vă rugăm să clarificați dacă, **suplimentar** noilor conexiuni prevăzute în Piața Sf. Vineri, vor fi păstrate și conexiunile **actuale**. Concret, vă rugăm să confirmați dacă vor fi păstrate și următoarele relații:
- Calea Moșilor <-> Str. Sf. Vineri <-> Terminal Piața Sf. Vineri;
 - Calea Călărași <-> Bd. Corneliu Coposu <-> Terminal Piața Sf. Vineri;

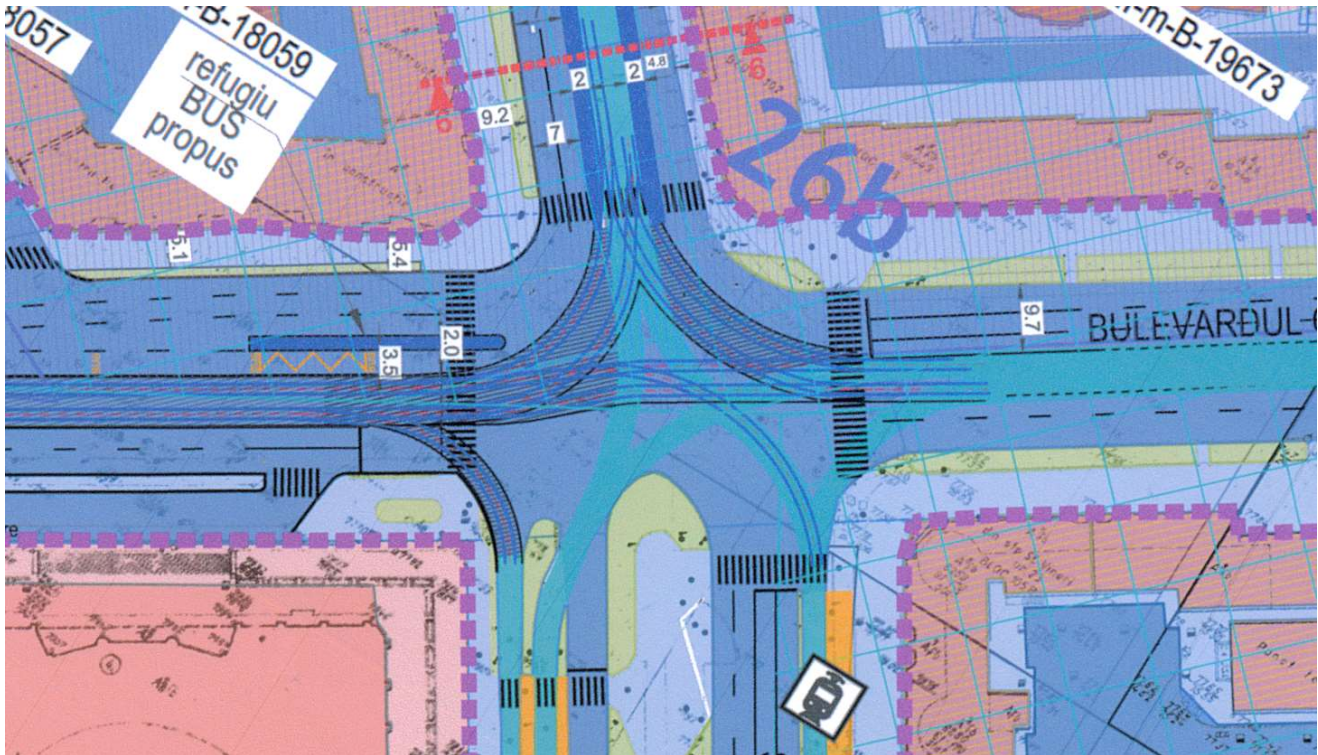


Fig.2. Extras din proiect.

Cu toate că înțelegem gradul de complexitate al viitoarei intersecții din Piața Sf. Vineri, susținem necesitatea păstrării suplimentare a relațiilor existente (a,b) pentru a crește flexibilitatea liniilor de tramvai din zonă și a nu suprasolicita în viitor terminalul Piața Sf. Gheorghe.

Precizăm că apreciem prevederea tuturor noilor conexiuni din proiect, respectiv:

- Calea Moșilor <-> Str. Sf. Vineri <-> Bd. Corneliu Coposu <-> Calea Călărași;
- Calea Moșilor <-> Str. Sf. Vineri <-> Bd. Corneliu Coposu <-> Piața Unirii;
- Calea Călărași <-> Bd. Corneliu Coposu <-> Piața Unirii;
- Terminal Piața Sf. Vineri <-> Bd. Corneliu Coposu <-> Piața Unirii;

Dacă într-adevăr toate cele 6 relații precizate (a,b,c,d,e,f) sunt prevăzute în proiectul final, considerăm viziunea proiectării ca fiind una care ține cont de bunele practici la nivel european pentru eficientizarea și flexibilizarea rețelelor de tramvai.

3. Remarcăm lipsa peroanelor tramvai de pe Bd. Corneliu Coposu din zona intersecției Piața Sf. Vineri. Conform reprezentării grafice a proiectului, nu sunt prevăzute peroane de tramvai spre Piața Unirii sau spre Calea Călărași. În lipsa acestor peroane, o viitoare linie de tramvai ce va circula pe relația Calea Călărași <-> Bd. Corneliu Coposu <-> Piața Unirii nu va putea efectua stația la Piața Sf. Vineri.

Propunem mutarea celor două peroane prevăzute pe Str. Sf. Vineri (Templul Coral), pe Bd. Corneliu Coposu, la vest de intersecție, conform reprezentării noastre grafice. Aceasta configurație a peroanelor va satisface toate nevoile comerciale fezabile de exploatare. În acest sens, propunem și unificarea culoarului BUS propus în proiect cu liniile de tramvai.

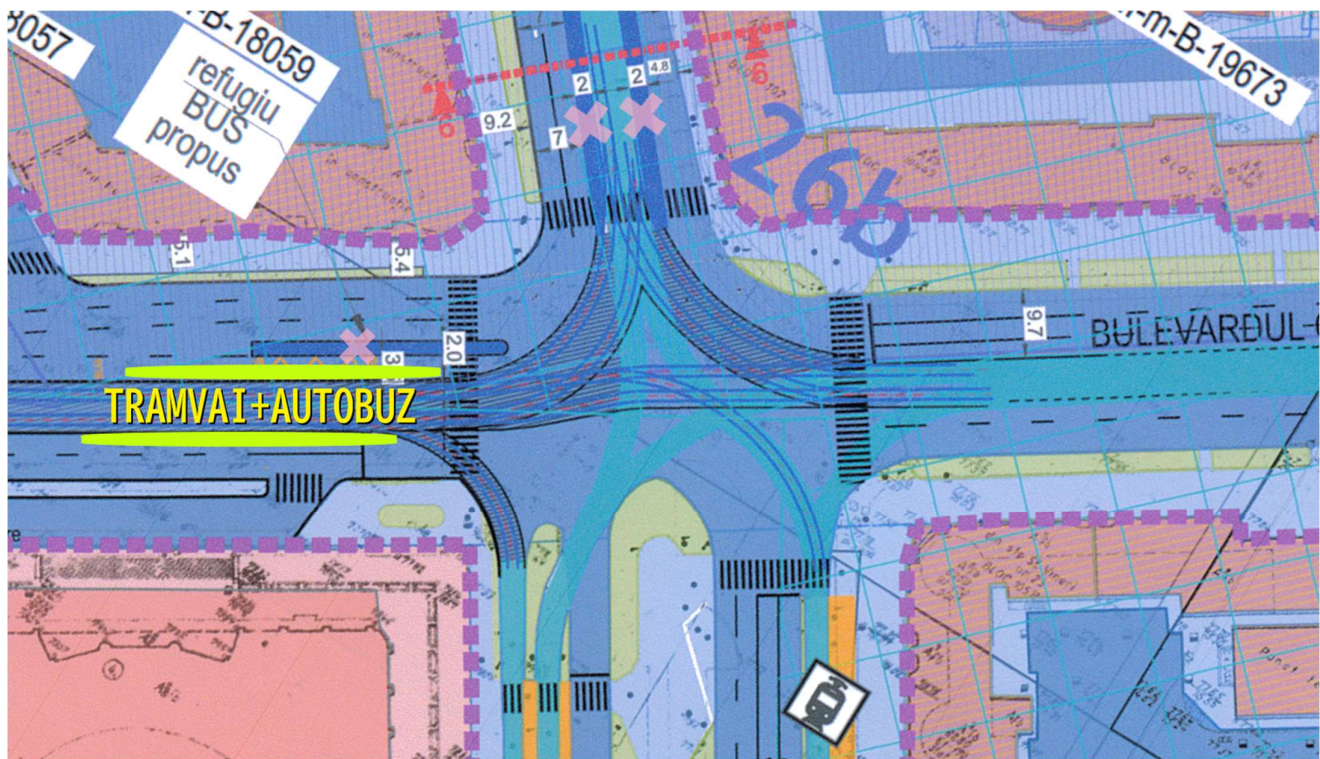


Fig.3. Propunere orientativă pentru reorganizarea peroanelor proiectate.

4. După cum am susținut în trecut, considerăm necesară abordarea proiectului într-o perspectivă integrată cu metroul, Piața Unirii fiind astăzi nu doar principalul punct de transfer între magistralele metroului, cât și principalul hub de transbordare STB <-> metrou. Considerăm că proiectul tramvaiului trebuie să țină cont de această realitate.

Propunem, astfel, realizarea unui nou acces pietonal subteran pe scuarul pe care este proiectată viitoarea stație de tramvai, intersectând astfel pasajul spre vestibulul stației magistralei M2.

Este de așteptat ca cel mai important trafic pietonal generat de introducerea viitoarei linii de tramvai să fie spre și dinspre metrou. În lipsa unui acces pietonal direct, călătorii vor fi nevoiți să ocolească pe la suprafață, conducând, printre altele la supraaglomerarea trecerilor de pietoni, creșterea riscului de accidentări, timp crescut cu până la câteva minute pentru transbordare și, desigur, scăderea confortului general pentru această transbordare. Este important ca această lucrare de infrastructură să fie realizată concomitent cu introducerea tramvaiului întrucât complexitatea tehnică, deranjul lucrărilor și în mod direct costurile asociate vor crește dacă săpăturile vor fi realizate ulterior infrastructurii de tramvai.

Eficiența conexiunilor directe tramvai-metrou este deja dovedită prin exemplele de succes de la Crângași, Parc Drumul Taberei, Piața Sudului, Eroii Revoluției, precum și prin proiectul recent propus pentru stația Constantin Brâncoveanu.

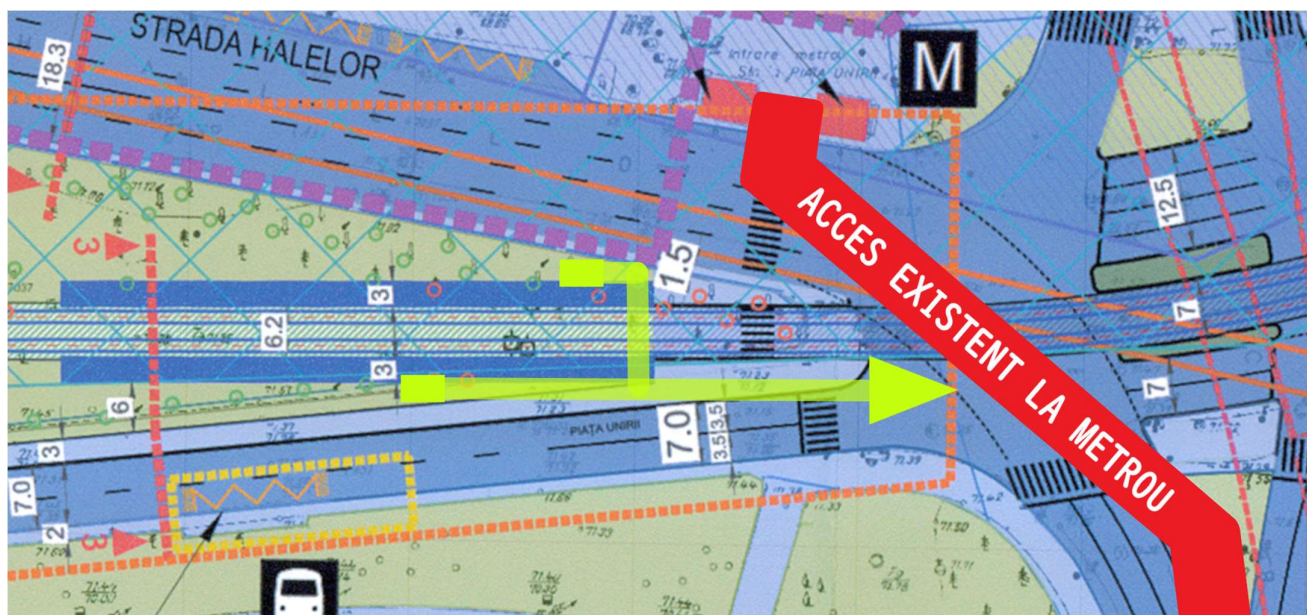


Fig.4. Propunere orientativă. Scenariul minimum.

În încheiere, precizăm faptul că apreciem alegerea traseului prin nord-vestul Pieței Unirii, precum și dimensionarea corespunzătoare a peroanelor viitoarei stații de tramvai, prevăzute conform planșelor tehnice a avea 3m lățime.

Așteptăm cu interes răspunsurile Dvs. punctuale.

Vă mulțumim pentru timpul acordat!

**Cu stimă,
Asociația „Metrou Ușor”
19 decembrie 2024**