

Observații privind proiectul introducerii tramvaiului prin Piața Unirii supus procedurii de transparență decizională

Către: Primăria Municipiului București

Asociația „Metrou Ușor” este o organizație non-guvernamentală din sfera transporturilor și a mobilității urbane. Susținem dezvoltarea mobilității urbane durabile și ecologice, cu accent pe creșterea calității serviciilor, a accesibilității pentru toate categoriile de călători și a eficienței transportului public. Venim în sprijinul autorităților prin analizarea proiectelor de mobilitate, prin oferirea de puncte de vedere, solicitări și propuneri de îmbunătățire a proiectelor și prin colaborări în grupuri de lucru tematice.

În contextul deschiderii procedurii de transparență decizională a elaborării actului normativ privind aprobarea PUZ „Extinderea Infrastructurii de Tramvai în Zona Unirii”, anunțată în adresa nr. 136629/20.08.2025, emisă de Serviciul Transparență Decizională din cadrul PMB, Asociația „Metrou Ușor” revine cu o variantă actualizată a propunerilor de îmbunătățire a proiectului.

Am analizat cu interes ultima variantă (publicată oficial pe 20 august) a proiectului supus dezbaterii publice pentru refacerea conexiunii cu tramvaiul între Bd. Corneliu Coposu și Bd. Regina Maria prin Piața Unirii. Menționăm că Asociația „Metrou Ușor” a militat constant încă din anul 2021 pentru realizarea acestui proiect strategic pentru București și am sprijinit autoritățile proactiv, în cadrul fiecărei etape de elaborare și dezbateri, venind cu propuneri concrete pentru îmbunătățirea proiectului.

În urma studierii celei mai recente variante a proiectului, venim cu următoarele propuneri:

- 1. Propunem optimizarea amplasării peronelor în intersecția de la Piața Sf. Vineri, conform reprezentării schematice din Fig. 1.** Conform planșelor de proiect supuse dezbaterii, călătorii care ar urma să ia tramvaiul din zona Piața Sf. Vineri către Piața Unirii (și mai departe) ar avea de ales dintre 2 peroane: noul peron de pe Bd. Corneliu Coposu și noul peron de pe Str. Sf. Vineri. Acest lucru este ineficient și poate duce la situații deranjante în care călătorii așteaptă să vadă care tramvai vine primul pentru direcția dorită pentru a se orienta către un anumit peron, sau situații în care călătorii așteaptă la un peron prin care nu va trece primul tramvai care merge în direcția Piața Unirii. De asemenea, proiectul mai prevede un peron separat și pentru autobuzele care merg în direcția Piața Unirii.

Avantajele propunerii noastre:

- ✓ Unificarea celor 2 peroane distincte într-unul singur pentru direcția de mers spre Piața Unirii, astfel încât călătorii vor avea de așteptat într-un singur loc pentru un tramvai către direcția dorită. Această configurație a peroanelor va satisface toate nevoile comerciale de exploatare.
- ✓ Realizarea unui transfer la același peron între tramvaie și autobuze, crescând atractivitatea, eficiența și siguranța transbordării, prin eliminarea traversărilor suplimentare. Autobuzele ar urma să folosească banda BUS prevăzută în proiect după ieșirea din stația TRAM+BUS propusă.
- ✓ Spațiile nou obținute prin eliminarea celor două peroane aferente direcției de mers către Piața Unirii pot servi la lărgirea peroanelor rămase pentru direcțiile de mers spre nord și spre est.
- ✓ Actualul peron de urcare din terminalul Piața Sf. Vineri poate fi desființat, dat fiind faptul că vor exista noi peroane destinate fiecărei direcții de mers a tramvaielor pe Str. Sf. Vineri și Bd. Corneliu Coposu, amplasate după intersecție. În locul acestui peron se poate amenaja un spațiu suplimentar pentru stocarea tramvaielor ce așteaptă să plece în cursă, pentru a nu aglomera stațiile de coborâre ale călătorilor din terminal.

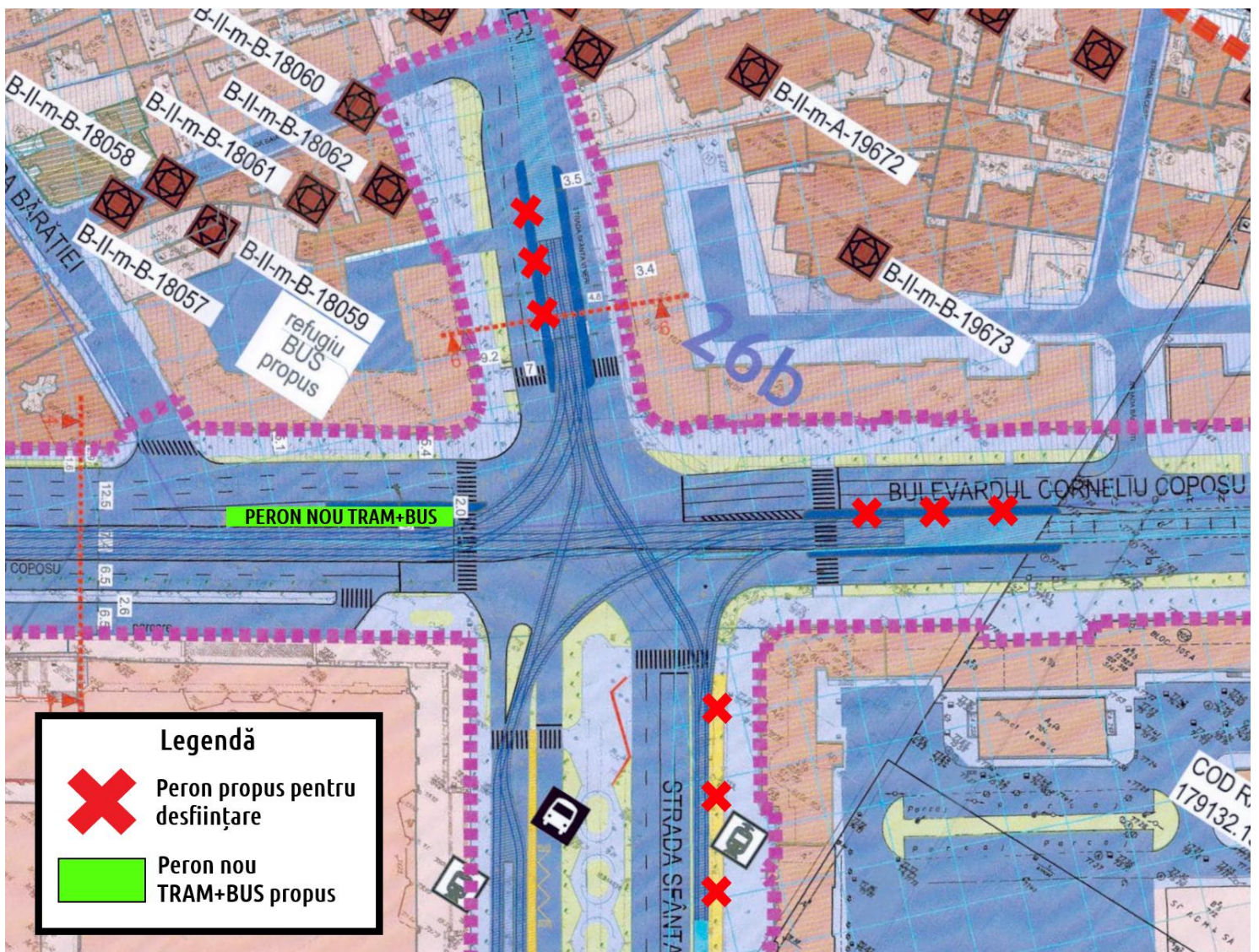


Fig. 1: Propunere orientativă pentru reorganizarea amplasării peroanelor de tramvai.

2. Propunem realizarea unui nou acces pietonal subteran pe scuarul pe care este proiectată viitoarea stație de tramvai, intersectând pasajul spre vestibulul stației de metrou de pe Magistrala 2 Pipera – Tudor Arghezi (Fig. 2).

Justificare:

- ✓ Considerăm necesară abordarea proiectului într-o perspectivă integrată cu metroul, Piața Unirii fiind nu doar principalul punct de transfer între magistralele metroului, cât și principalul hub de transbordare între transportul subteran și cel de suprafață.
- ✓ 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 la supra-aglomerarea trecerilor de pietoni, creșterea riscului de accidentări, creșterea timpului de transbordare și scăderea confortului general.
- ✓ Este esențial ca această lucrare de infrastructură să fie realizată concomitent cu introducerea tramvaiului pentru a reduce costurile, deranjul cetățenilor și complexitatea tehnică asociate acestei investiții.
- ✓ 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.

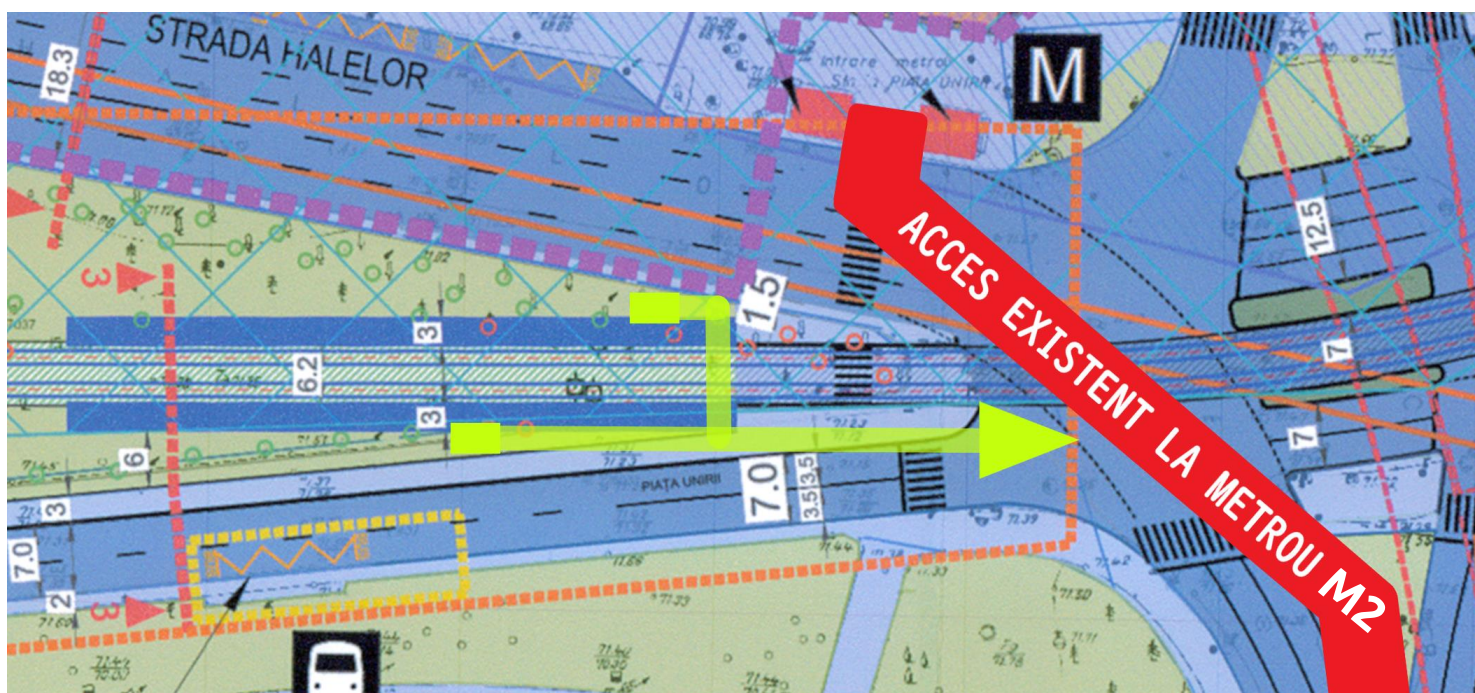


Fig. 2: Propunere orientativă pentru realizarea accesului pietonal direct tramvai-metrou (Magistrala 2: Pipera – Tudor Arghezi)

Așteptăm cu interes răspunsurile Dvs. punctuale. Vă mulțumim pentru timpul acordat.

**Cu stimă,
Asociația „Metrou Ușor”
21 august 2025**