



Asociația "METROU UȘOR"

CIF: 33589418, Nr. înreg. Reg. Național ONG: 17914/A/2014
Adresa: Str. Virgil Pleșoianu, nr. 30, sector 1, București, România
E-mail: contact@metrouusor.com / Web: www.metrouusor.com
Cont: RO64 RNCB 0078 1430 3505 0001, BCR Ștefan cel Mare

Stimată doamnă / stimate domn,

Având în vedere perioada scurtă rămasă până la finalizarea lucrărilor de suprafață în zona Piața Sudului, pentru redeschiderea liniilor de transport public electric vă supunem atenția cu următoarele propuneri identificate.

Traseele de troleibuze

Din cauza desființării terminalului, singura posibilitate de întoarcere a liniilor de troleibuze, fără a necesita lucrări de modificare / extindere a rețelei este Piața Unirii.

Marile probleme însă le reprezintă disponibilitatea unui parc suficient pentru a putea acoperi extinderea a 3 trasee cu respectarea unor intervale decente, dublarea traseelor de autobuze 312, 313 și 381 pe o mare parte a acestora, precum și diferența mare de cerere dintre secțiunile celor 3 linii de troleibuz care leagă cartierul Berceni de Piața Sudului și secțiunea comună care ar urma să lege Piața Sudului de zona centrală.

Având în vedere aceste aspecte vă propunem să analizați posibilitatea de modificare a rețelei prin crearea de puncte terminus simple, fără staționare, atât în intersecția Piața Sudului (Șos. Olteniței / str. Nițu Vasile) cât și în intersecția Căii Văcărești cu Șos. Mihai Bravu.

Astfel:

- **linia 77**, având gradul de cerere cel mai ridicat, poate fi limitată la Piața Sudului și astfel se pot păstra intervale de succedare de aprox. 3 minute, călătorii care doresc să ajungă în zona centrală putând opta în continuare pentru linia 381.
- **linia 73**, poate fi limitată la intersecția Căii Văcărești cu Șos. Mihai Bravu, asigurând legătura directă cu linia 133, și poate fi cadențată cu plecările liniei 313 de la terminalul Turnu Măgurele, asigurând intervale de aprox. 6-7 minute, identice cu cele ale liniei 313. Pe secțiunea comună intervalele medii ar fi astfel 3 minute.
- **linia 74**, se pretează cel mai bine pentru asigurarea întregii legături până la Piața Unirii, având în vedere frecvența scăzută a liniei 312, precum și traseul retur diferit al acestei linii, în acest caz se pot asigura intervale de aprox. 7-8 minute, suficiente cererii existente.

Traseele de tramvaie

Pentru revenirea liniilor de tramvaie, am identificat două variante de luat în calcul:

Varianta I - linia 1 – se păstrează circulară, cu terminal unic la Șura Mare, însă cu traseu modificat pe Șos. Olteniței – Piața Sudului – Cal. Văcărești

În acest caz, cea mai mare problemă o va reprezenta obligativitatea călătorilor care doresc continuarea călătoriei în zona Șura Mare, de a schimba tramvaiul pe durata staționării acestuia în terminalul Șura Mare. Totodată s-a observat până acum cerere diferită de-a lungul acestui traseu actual, cel mai mare grad de încărcare fiind între Cal. Vitan și Bucur Obor, apoi un grad de încărcare mai redus între Bucur Obor și Șos. Grozăvești, respectiv pe Cal. Vitan, și în cele din urmă un grad de încărcare foarte redus pe Șos. Progresului, având în vedere că în prezent între Cal. 13 Septembrie și Cal. Rahova se suprapun 5 trasee (1, 8, 11, 25, 47).

În cazul în care se va opta pentru acest traseu, propunem înființarea / modificarea următoarelor trasee adiacente, precum și menținerea liniei 1 în ambele sensuri la un interval de succedare de 10 minute la ore de vârf:

- **linia 11** – între Cartier 16 Februarie și Romprim – intervale de 10 minute
- **linia 19** – între Zețari și Complex RATB Titan – intervale de 10 minute, împreună cu desființarea liniei 4
- **linia 34** – între Romprim și Bucur Obor, cu întoarcere prin Șos. Colentina – Str. Ziduri Moși – Bd. Ferdinand – intervale de 5-7 minute

Linia 34 va trebui să fie linia principală asigurând segmentul inelar cu cel mai ridicat grad de încărcare. În cazul în care se dorește menținerea acesteia și pe Șos. Stefan cel Mare, posibilitatea de întoarcere va fi la Banu Manta, care din păcate este un terminal impropriu și greu pentru o linie cu caracter principal. O altă variantă ar fi prelungirea acesteia în Cart. Militari, împreună cu desființarea liniei 35, dar în acest caz traseul ar fi destul de lung, crescând posibilitatea apariției evenimentelor neprevăzute.

Varianta II - linia 1 – va avea terminal unic la Romprim, iar traseului va fi circular de la Piața Sudului. În acest caz, pentru eliminarea confuziilor, un sens va trebui numerotat diferit – propunerea noastră fiind "2".

În acest caz, ar trebui păstrat un interval care să acopere cererea mult mai mare între Piața Sudului – Cal. Vitan – Bucur Obor (5-6 minute), dar așa cum am precizat anterior cererea este mult mai redusă pe Șos. Progresului.

Marele avantaj este reprezentat de eliminarea necesității traseelor 11 și 34, și folosirea terminalului Romprim față de Șura Mare care este neîncăpător în perioada pauzelor de masă, fapt ce ar perturba linia 11 din prima variantă. Un alt avantaj îl reprezintă eliminarea virajului la Piața Sudului dinspre Șura Mare spre Mihai Bravu, viraj care în lipsa unei faze de seamaforizare specială pentru tramvaie, va duce la posibilitatea apariției incidentelor.

Linia 11 poate fi menținută între Cart. 16 Februarie și Cart. Ghencea sau chiar până la Șura Mare. Și în acest caz, este necesară reinființarea **liniei 19** între Zețari și Complex RATB Titan, împreună cu desființarea liniei 4.

În concluzie, vă rugăm să analizați aceste propuneri, menite să asigure circulația transportului electric ecologic într-un mod cât mai eficient.

Cu stimă,
Robert Costea / Asociația Metrou Ușor