

Către: Primăria Municipiului București, STB S.A., ADITPBI

Propuneri privind proiectarea modernizării liniilor de tramvai 55, 40 și acces 40

Având în vedere faptul că în curând va fi lansată licitația pentru Proiectarea și Execuția modernizării infrastructurii de tramvai de pe traseele 55, 40, respectiv acces 40 (Piața 1 Decembrie 1918 – Bd. Camil Rescu - Calea Dudești – Timpuri Noi – Eroii Revoluției), conform documentației oficiale, venim în întâmpinarea Primăriei Municipiului București și autorităților decidente cu o serie de propuneri punctuale ce au ca scop eficientizarea exploatarei și creșterea calității serviciului pentru călători.

O solicitare valabilă pentru toate viitoarele modernizări ale infrastructurii de tramvai este ca, acolo unde este pretabilă asphaltarea căii de rulare, distanțarea dintre șine să țină cont de gabaritul autobuzelor, pentru a permite exploatarea corespunzătoare a acestora pe culoarul unic. Modernizările din ultimele decenii nu au ținut cont de acest criteriu, motiv pentru care, în prezent, operarea autobuzelor pe culoarele unice ale tramvaielor nu se realizează în condiții optime din toate punctele de vedere. Mai mult, anumite tronsoane, deși au fost modernizate cu promisiunea culoarelor "TRAM+BUS", nu permit deloc circulația autobuzelor pe linii (Șos. Iancului, Șos. Aerogării).

Capitolul 1 - Linia 55:

1.1. Bd. Pache Protopopescu:

1.1.2. Propunem accesibilizarea tuturor stațiilor de pe bulevard:

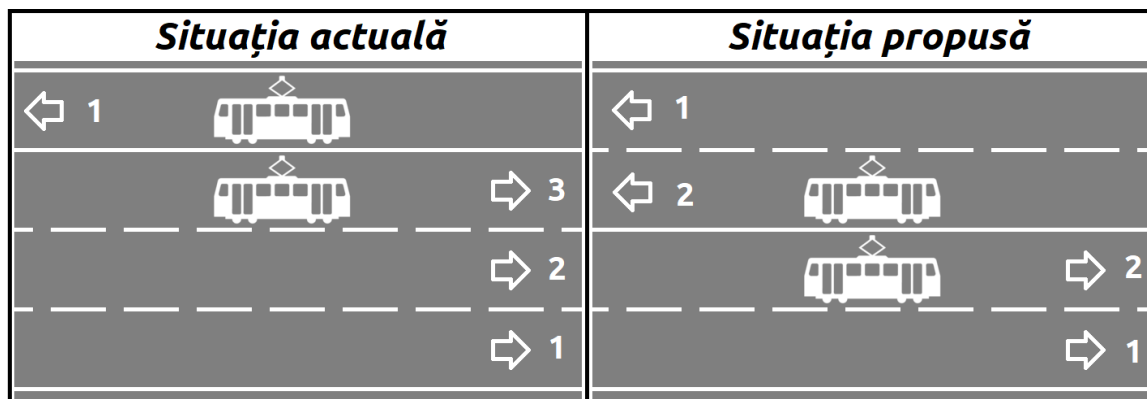
Varianta A: implementarea soluției de înălțare a carosabilului în stații (modelul Viena):



Varianta B: mutarea șinelor, pe ambele sensuri de circulație, la bordură, realizând astfel un culoar unic tramvai-autobuz (311 și 135).

1.2. Str. Traian:

1.2.1. Propunem centrarea aliniamentului liniei dintre Foișorul de Foc și Bd. Pache Protopopescu. Motivare: În prezent, dinspre Foișorul de Foc spre Bd. Pache Protopopescu există o singură bandă de circulație, respectiv cea a tramvaiului. Această situație cauzează timpi îndelungați de așteptare pentru tramvai, care trebuie să împartă singura bandă cu restul participanților la trafic.



1.2.2. Propunem realizarea unei noi stații unice pentru liniile 14, 55 și 133 în zona Liceului A.D. Xenopol, pe sensul de circulație spre Piața Sf. Vineri.

Motivare: În prezent, tramvaiul 55 nu beneficiază de o stație în proximitatea intersecției, ratând practic obiectivele de interes din zonă și oportunitățile de transbordare cu celelalte linii. Realizând o stație unică pentru liniile 14, 55, călătorii care doresc să circule spre Piața Sf. Vineri, vor putea să opteze pentru oricare dintre linii.

Capitolul 2 - Linia 40:

2.1. Terminal Complex Titan:

2.1.1. Propunem mutarea macazurilor de separare a liniilor de staționare din terminal, înainte de carosabil, pentru a nu obtura circulația.

2.1.2. La stația pentru urcarea călătorilor, propunem un peron unic de îmbarcare.

Motivare: În prezent, tramvaiele opresc și pe linia a doua care nu beneficiază de peron, călătorii fiind forțați să coboare de pe peron, pe linia 1, pentru a putea urca în tramvai. Pe lângă lipsa accesibilității, există și riscul unor accidente ce pot consta în împiedicări sau alunecări.

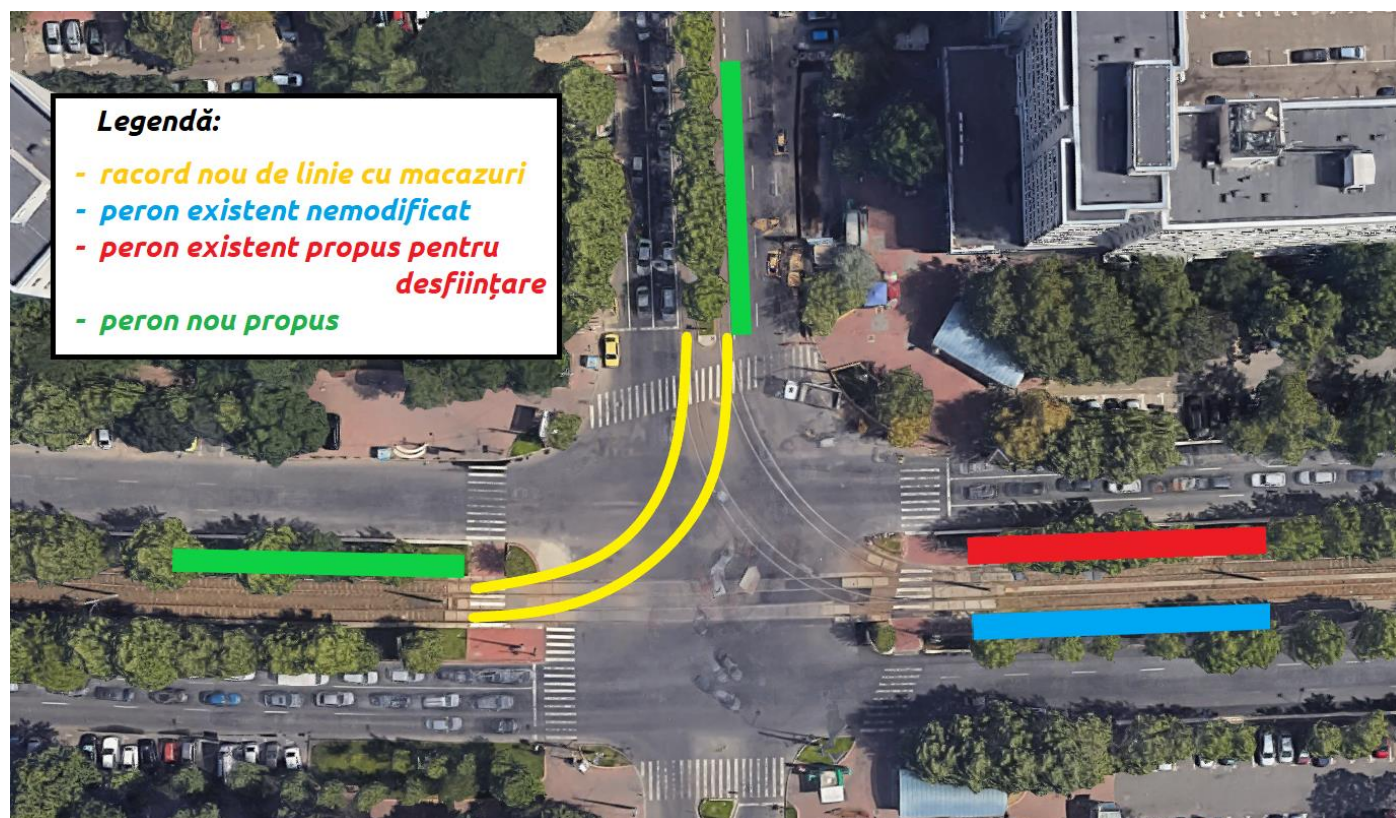


2.1.3. Sugestie de analizare a oportunității extinderii liniei de tramvai spre rond A2 / Comuna Cățelu, sau/și pe Str. Nicolae Teclu spre Dâmbovița.

2.2. 1 Decembrie 1918:

2.2.1. Racord nou dinspre Piața Sf. Vineri, spre Bd. 1 Decembrie 1918, inclusiv cu realizarea unui nou peron pe Bd. 1 Decembrie 1918 spre FAUR, precum și pe Bd. Theodor Pallady spre Piața Sf. Vineri.

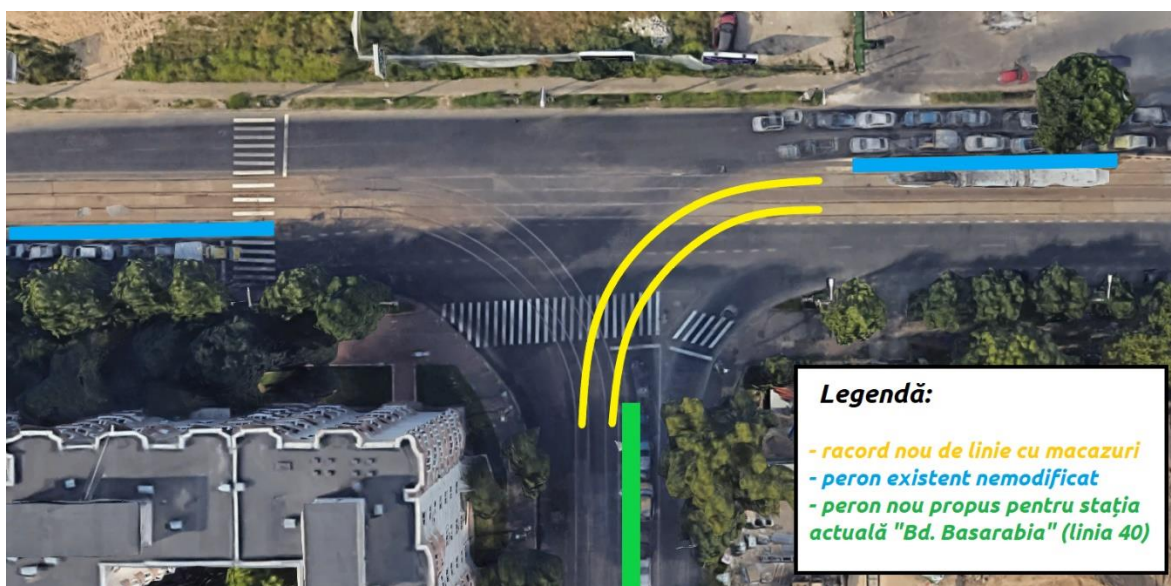
Motivare: Posibilități pentru noi legături în scop comercial, precum și eficientizare tehnologică, prin flexibilizarea rețelei de tramvai în cazuri de avarie, accidente sau devieri, cu atât mai mult cu cât la Piața Titan există o buclă de întoarcere ce permite întoarcerea din toate direcțiile.



2.2.2. Dotarea stațiilor Barajul Rovinari, Barajul Iezeru și Bd. Basarabia cu peroane.

2.2.3. Propunem realizarea unui racord nou, suplimentar, cu macazuri între Bd. 1 Decembrie 1918 și Bd. Basarabia, spre terminalul Republica, în ambele sensuri de circulație.

Motivare: Eficientizare tehnologică, respectiv simplificarea accesului și retragerii dintre terminalul Republica și Depoul Titan, rezultând astfel o reducere a costurilor de exploatare. Flexibilizarea rețelei de tramvai în cazuri de avarie, accidente și devieri.

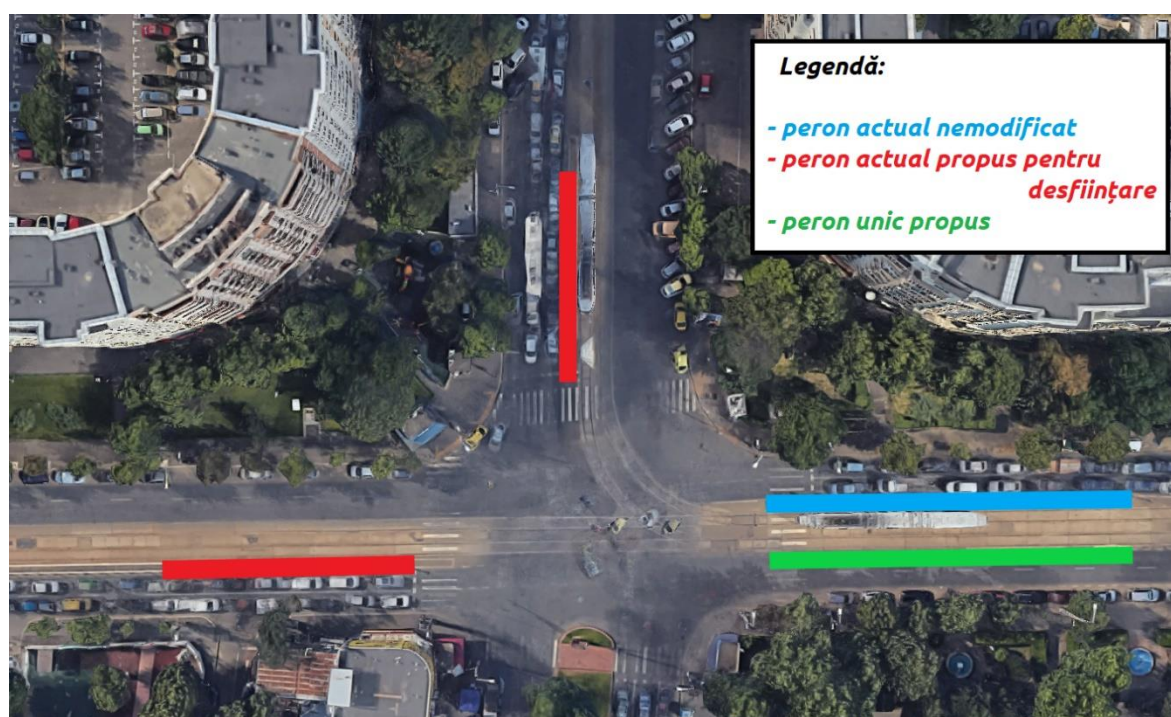


2.3. Bd. Basarabia:

2.3.1. Propunem mutarea peronului stației Lucrețiu Pătrășcanu, în sensul de circulație spre Titan, după intersecție.

Motivare: Eficientizarea și simplificarea transbordării fluxurilor de călători dintre tramvai și terminalul STB Bd. Basarabia (linii: 70, 455), respectiv stația autobuzelor 102 și 253.

2.3.2. Propunem mutarea peroanelor stațiilor Bd. Basarabia și Bd. Nicolae Grigorescu pe sensul spre Șos. Morarilor prin edificarea unui nou peron unic după intersecția cu Bd. Nicolae Grigorescu. Motivare: În prezent, călătorii care doresc să meargă în direcția spre Șos. Morarilor, trebuie să aleagă între a aștepta la peronul de pe Bd. Chișinău sau la cel de pe Bd. Basarabia, respectiv să opteze între liniile 36 sau 40, deși acestea au un traseu comun pentru următoarele stații, în loc să poată opta pentru a aștepta primul tramvai, indiferent de indicativ, pe un peron comun. Acest aspect cauzează disconfort și un potențial pericol călătorilor în prezent, forțându-i pe unii să aștepte într-un mod necorespunzător, în zona trecerilor de pietoni, pentru a observa care linie (36 sau 40) sosește prima.



2.3.3. Propunem realizarea unei stații noi pe Bd. Basarabia, în proximitatea Str. Șerbănică Vasile. Motivare: Prin lipsa unei stații în imediata proximitate, obiectivele Spitalul Clinic Județean de Urgență Ilfov și Liceul Dimitrie Leonida nu sunt deservite în prezent de tramvai.

2.3.4. Propunem mutarea stației Patinoar la intersecția cu Str. Câmpia Libertății. Motivare: În ciuda densității de blocuri, Str. Câmpia Libertății nu este deservită de transport public. Astfel, prin această mutare, propunem mai buna deservire a zonei rezidențiale respective, oferind un acces facil la transportul cu tramvaiul.

2.3.5. Propunem înființarea unei noi stații în ambele sensuri de circulație în dreptul spitalului Victor Gomoiu, precum și mutarea stației Piața Hurmuzachi în sensul spre Piața Sf. Vineri pe Calea Călărașilor.

Motivare: Spitalul Victor Gomoiu este nedeservit în prezent de tramvai prin lipsa unei stații. Mutarea stației Piața Hurmuzachi în sensul spre Piața Sf. Vineri pe Calea Călărașilor ar facilita transbordarea cu autobuzele liniei 104, ale cărei stații se află pe Bd. Decebal.



2.4. Piața Hurmuzachi:

2.4.1. Considerăm faptul că se impune refacerea încrucșărilor de tramvai din intersecție în urma degradării accentuate ce a dus la o reducere de viteză drastică pentru a nu afecta tramvaiele, în special garniturile moderne.

2.5. Calea Călărașilor:

2.5.1. Propunem o nouă stație de tramvai situată între Str. Arenei și Str. Agricultori.

Motivare: În prezent, interstația dintre Piața Hurmuzachi și Str. Delea Nouă este de aprox. 750m, o distanță mare pentru transportul urban cu tramvaiul, ceea ce conduce la nedeservirea unui areal dens de blocuri.

2.5.2. Propunem mutarea peronului stației Universitatea Hyperion spre Piața Sf. Vineri după intersecția cu Str. Popa Nan. Mutarea peronului stației Delea Nouă spre Piața Hurmuzachi după intersecția cu Str. Delea Nouă.

Motivare: Pentru a sincroniza deplasarea tramvaiului cu cea a mașinilor, în perspectiva unui sistem de sensuri unice Str. Popa Nan – Str. Delea Veche (spre Foișorul de foc).

2.5.3. În scopul unei deserviri mai eficiente a zonei, propunem reconfigurarea stațiilor dintre Piața Sf. Ștefan și Piața Corneliu Coposu, prin realizarea unei stații noi pereche Piața Sf. Ștefan spre Hala Traian, desființarea stației Alexandru Sihleanu și realizarea unui peron nou pereche la Piața Corneliu Coposu.



Capitolul 3 – Traseul de acces al liniei 40, dinspre Depoul Giurgiului:

3.1. Bd. Camil Ressu:

3.1.1. Propunem păstrarea și modernizarea buclei tehnologice din Piața Titan, fiind de importanță strategică la nivelul rețelei de tramvai din zonă, în caz de avarii, accidente sau devieri.

3.2. Calea Dudești:

3.2.1. Propunem accesibilizarea tuturor stațiilor de pe bulevard, prin implementarea soluției de înălțare a carosabilului în stații. (Vedeți punctul 1.1.2., varianta A, "modelul Viena".)

3.3. Bd. Gheorghe Șincai:

3.3.1. Propunem o nouă stație de tramvai situată între Str. Verzișori și Str. Maria Tănase. Motivare: În prezent, interstația dintre Universitatea Creștină Dimitrie Cantemir și Colegiul Național Gh. Șincai este de aprox. 700m, o distanță considerabilă pentru transportul urban cu tramvaiul, ceea ce conduce la deservirea insuficientă a unui areal dens de blocuri.

Așteptăm cu interes analiza factorilor de decizie asupra propunerilor noastre punctuale.

Vă rugăm să ne trimiteți numărul de înregistrare al prezentului document.

Vă mulțumim pentru atenția acordată!

Asociația "Metrou Ușor"
4 iulie 2022