

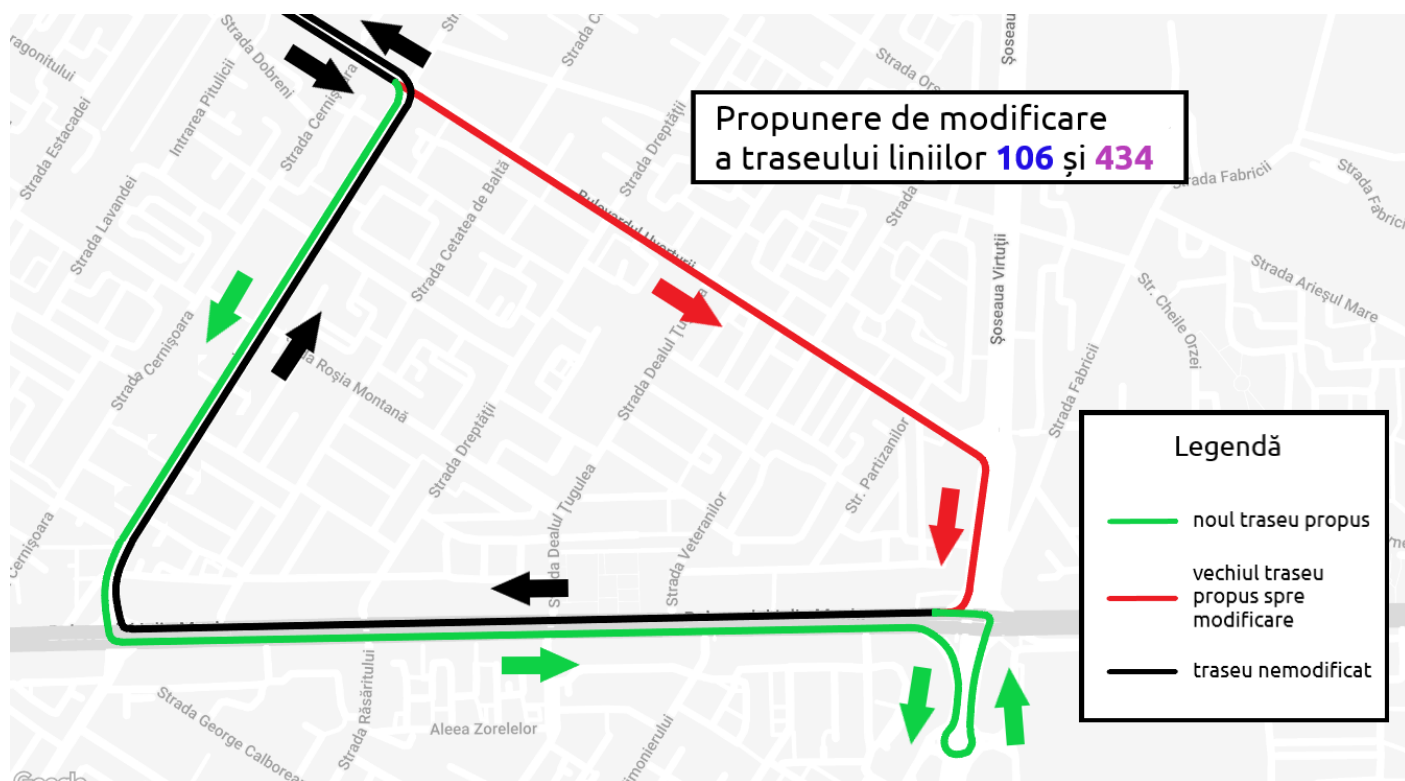
**Asociației de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București-Ilfov (ADI-TPBI)**

**Pachet de propuneri privind îmbunătățirea unor trasee și stații**

Revenim către ADI-TPBI cu o serie de măsuri punctuale, pe care le-am actualizat, pentru îmbunătățirea unor trasee și stații. Precizăm faptul că pentru unele dintre acestea nu am primit răspuns în trecut. Considerăm oportună și rugăm reanalizarea acestora.

**1. Trasee**

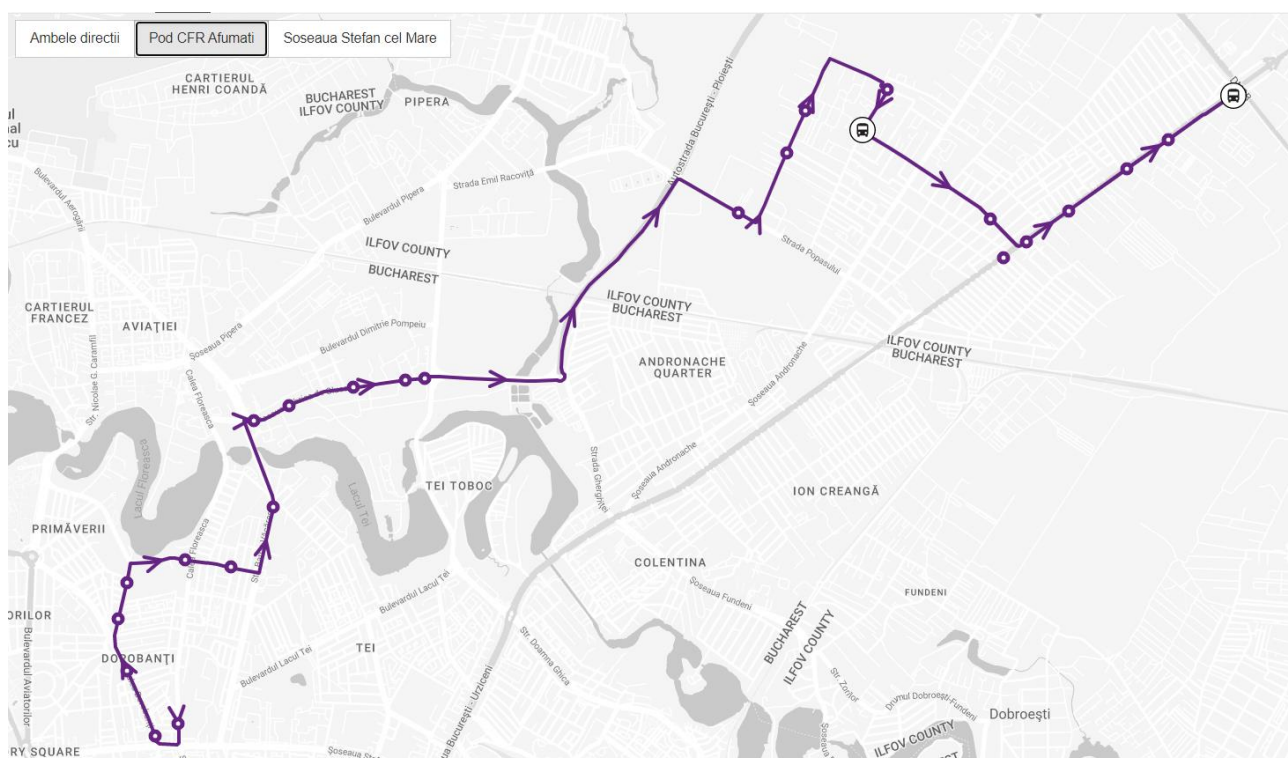
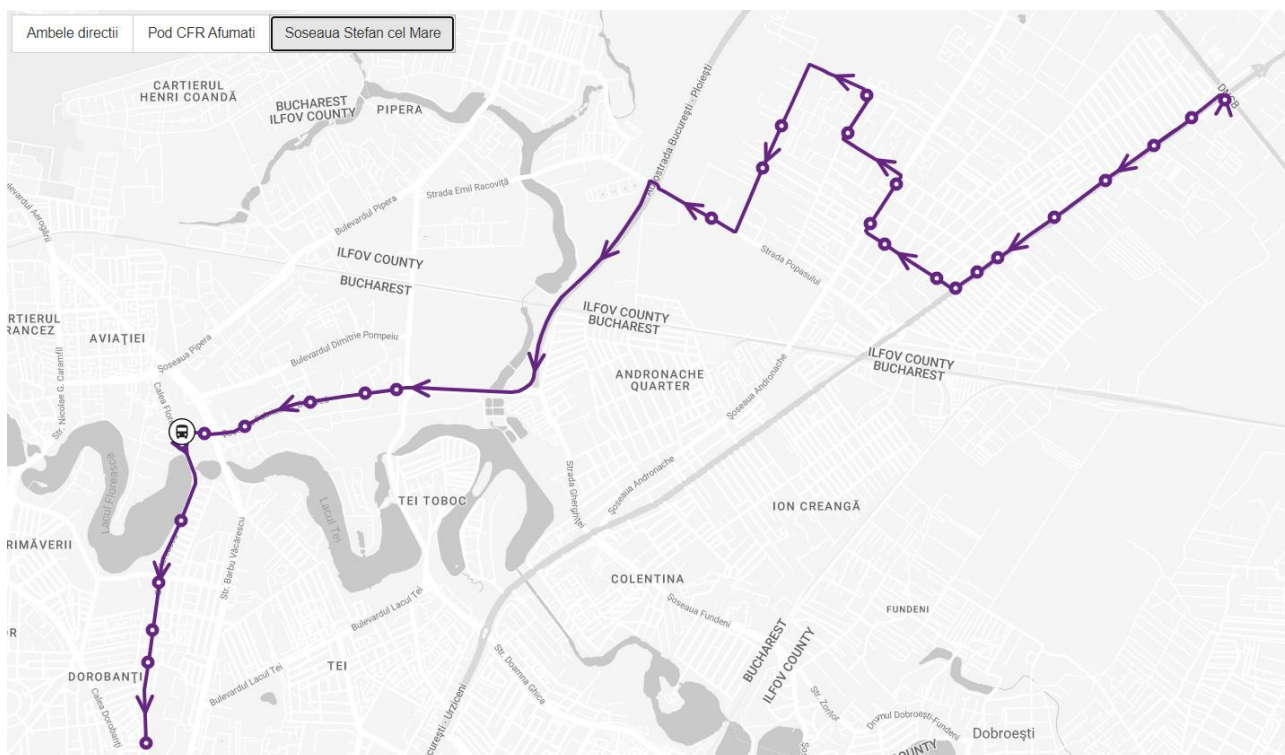
1.1. Propunem **degrevarea liniilor 106 și 434 prin modificarea buclei estice de întoarcere**, respectiv prin Str. Dezrobirii - Bd. Iuliu Maniu, pe sensul spre Lujerului, cu întoarcere în giratorii de lângă Cora Lujerului.



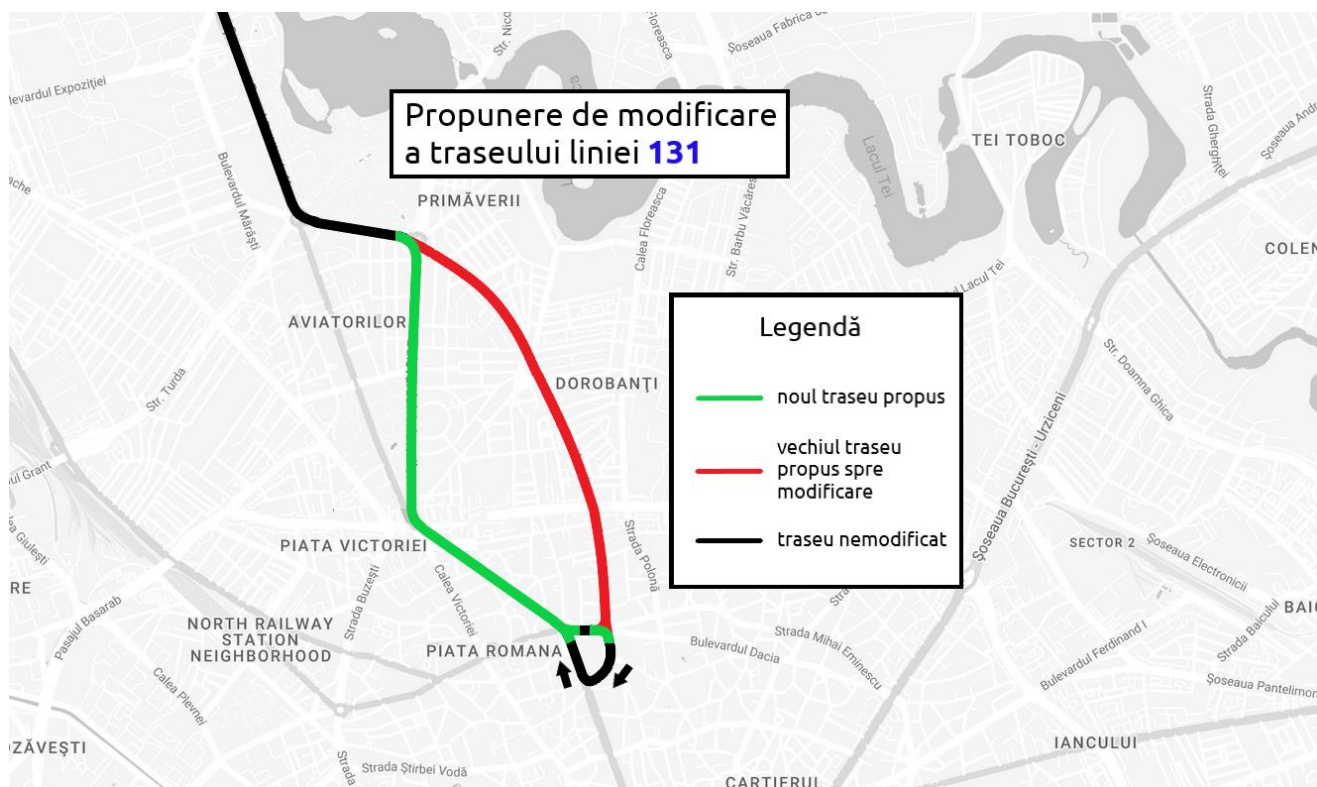
Motivare: Scopul principal este **evitarea timpilor foarte mari de așteptare și blocajelor de trafic de la intersecția arterelor Uverturii și Virtuții**. Considerăm că propunerea va aduce **îmbunătățirea frecvenței și a cadențării**, asigurând în același timp o **legătură mai rapidă a locuitorilor de pe Șos. Uverturii cu metroul (Stația Gorjului)**.

## 1.2. Propunem îmbunătățirea frecvenței liniei 461 prin limitarea acesteia la stația de metrou Aurel Vlaicu.

Motivare: Linia 461 patrunde considerabil în București, atingând inelul central de circulație, în timp ce gradul de încărcare pe care l-am observat este scăzut între Șos. Fabrica de Glucoză și Șos. Ștefan cel Mare și retur. De asemenea, în contextul unificării tarifării orare, nu considerăm justificate traseele intraurbane pronunțate pentru liniile regionale. Unul dintre beneficiile **limitării autobuzelor liniei 461 la stația de metrou Aurel Vlaicu ar fi scăderea intervalelor de așteptare pe tronsonul cel mai solicitat al liniei, respectiv între Calea Floreasca și Orașul Voluntari (Pod CFR Afumați).** În prezent, linia 461 poate asigura, în medie, un singur tur pe sens, după cum se poate observa în capturile următoare de ecran, realizate în același moment:



### 1.3. Propunem **modificarea traseului liniei 131 prin Bd. Aviatorilor – Bd. Lascăr Catargiu, cu întoarcere prin Bd. Dacia - Piața Lahovari – Bd. Gh. Magheru.**



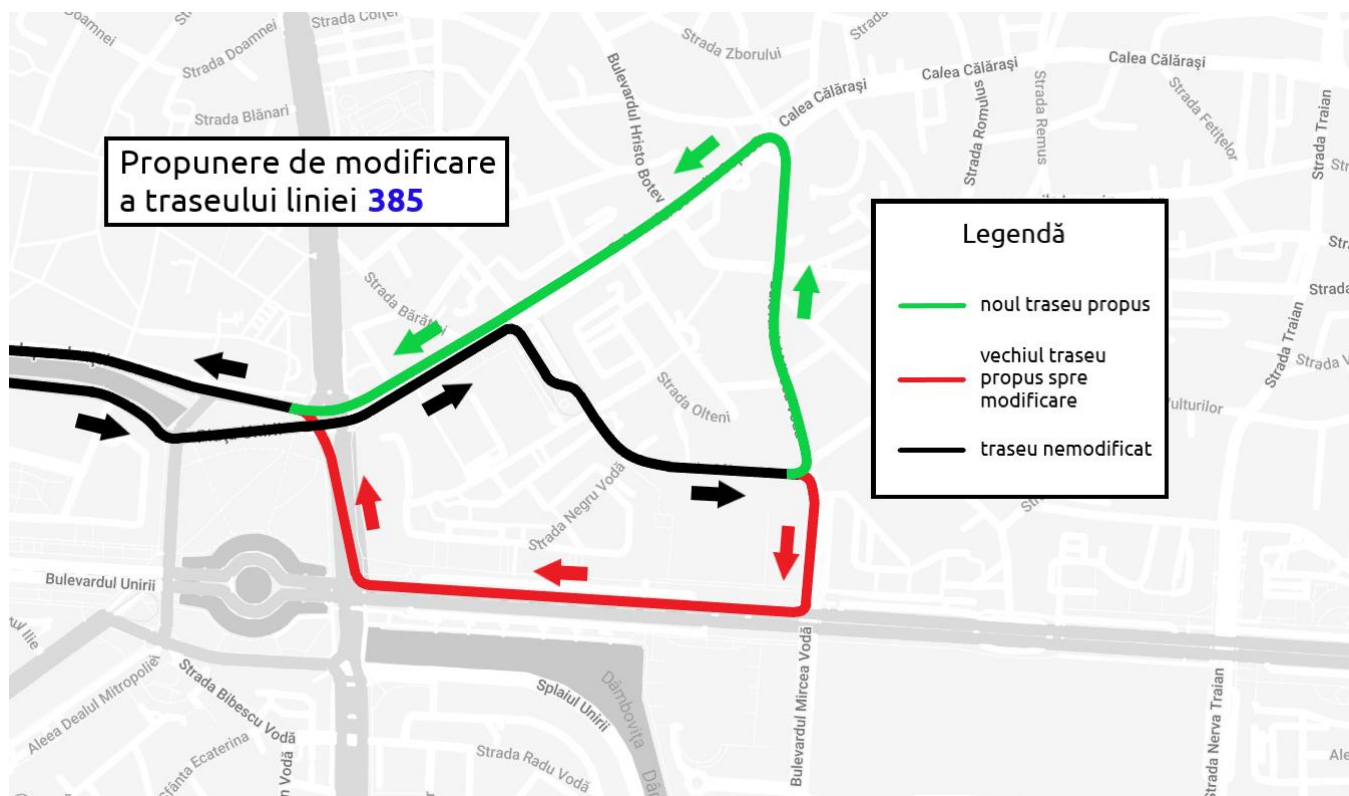
Motivare: Scopul este **diversificarea opțiunilor de transport** pentru călători și **scăderea gradului ridicat de suprapunere** (aproape în integralitate) cu linia 335, precum și cu restul liniilor care circulă spre nord, dar și **evitarea blocajului consacrat de pe Calea Dorobanților, spre Piața Charles de Gaulle**. În același timp, cartierul Aviatorilor și obiectivele de interes din zonă (ex. Spitalul Parhon) sunt slab deservite de transportul public și vor putea fi astfel mai bine conectate la rețeaua de suprafață precum și la metrou. Notă: propunem realizarea unei noi stații de autobuz pe ambele sensuri de circulație, pe Bd. Aviatorilor, în zona Str. Arh. Ion Mincu.

### 1.4. Propunem ca 123 să oprească și în stația liniei 104 de la "Opera Națională" (sens Eroilor).



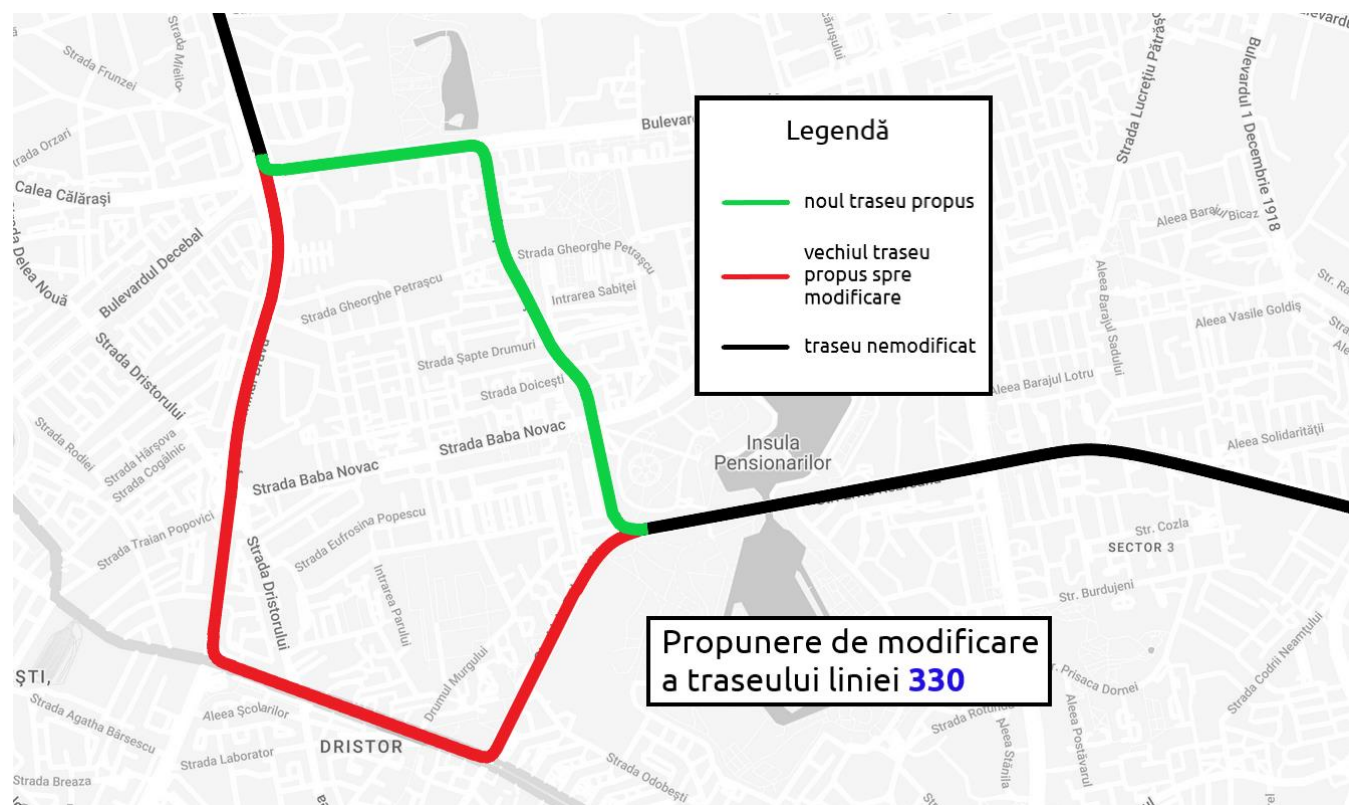
Motivare: În prezent, liniile 104 și 123 opresc în stații separate la Opera Națională, traseul pietonal dintre cele două stații măsurând 260m. Propunem ca linia 123 să oprească și în stația comună cu 104, localizată înaintea intersecției cu Bd. M. Kogălniceanu, pe sensul de circulație spre Pod Eroilor. Considerăm că interstația de peste 200m este fezabilă, interstațiile de distanțe similare regăsindu-se și în alte cazuri (ex: 210m între stațiile Parcul Tineretului și Vișana; 150m între stațiile Roma și Pasaj Victoria, etc). Mai mult, linia N110 oprește deja în ambele stații "Opera Națională".

1.5. Propunem **modificarea buclei de întoarcere din zona Sfânta Vineri a liniei 385 prin Bd. Mircea Vodă - Bd. Corneliu Coposu - Piața Unirii - Splaiul Unirii.**



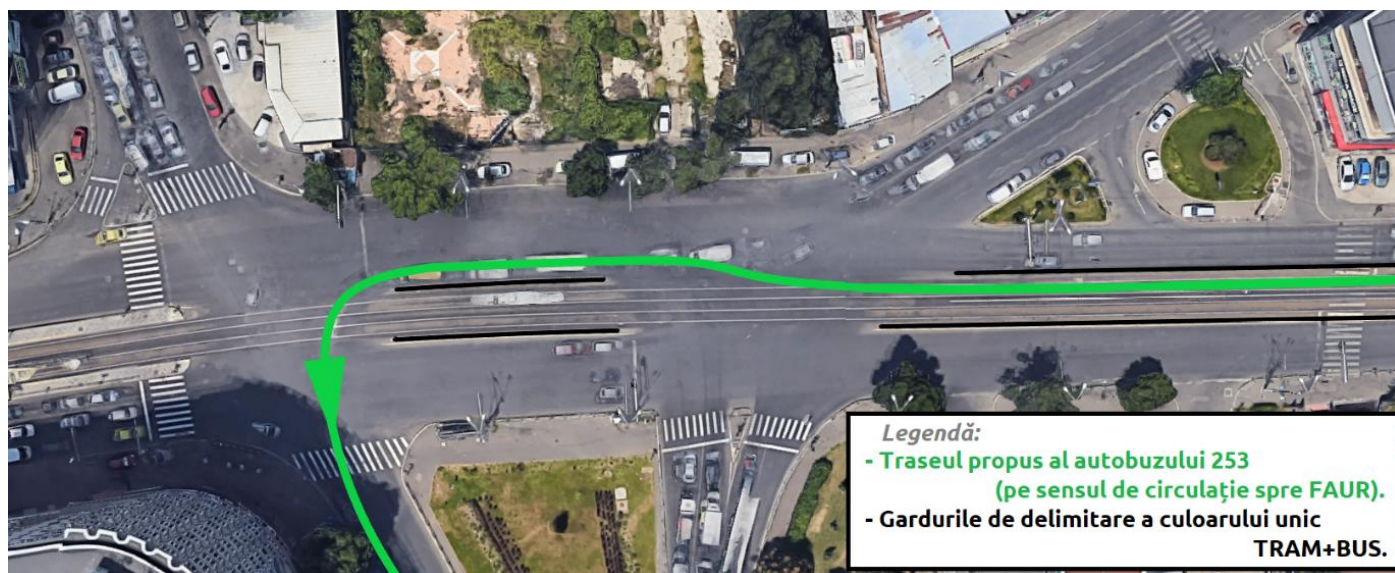
Motivare: Scopul este **asigurarea conexiunii directe Piața Sf. Vineri – Bd. Mircea Vodă - Națiunile Unite, în prezent inexistentă.**

1.6. Propunem **creșterea ariei de deservire a transportului în comun prin modificarea liniei 330 de la intersecția Bd. Liviu Rebreanu cu Str. Câmpia Libertății, prin Str. Câmpia Libertății - Bd. Basarabia - Piața Hurmuzachi, apoi pe traseul actual.**



Motivare: Pe traseul actual, între FAUR și Șos. Mihai Bravu, **linia 330 dublează transportul electric, respectiv tramvaiele 19 și 23, aspect nesustenabil, cu atât mai mult cu cât autobuzele ar putea deservi o zonă densă de blocuri fără acces facil la transportul electric.** În ceea ce privește virajul Basarabia – Câmpia Libertății, amintim faptul că pe rețea există și în prezent viraje strânse (ex: virajul liniei 182 dinspre Bd. Lacul Tei -> Str. Teiul Doamnei).

1.7. Propunem **introducerea autobuzului 253, exclusiv în sensul de circulație spre FAUR, pe culoarul unic cu tramvaiul 21.**



Motivare: Înțelegem faptul că propunerea a fost respinsă prin Adresa ADI-TPBI nr.32874/21.09.2022, însă, printre motivele refuzului se regăsește și analiza sensului spre Spitalul Fundeni, sens pe care Asociația **nu** îl propune pentru a fi introdus pe culoarul unic, fix din motivul precizat de ADI-TPBI (dificultatea virajului la dreapta de pe culoarul unic spre Str. Sportului). Asociația nu a propus sensul spre Spitalul Fundeni, ci **doar sensul spre FAUR, cel congestionat la orele de vârf.** Mai mult, venim cu o **propunere concretă pentru realizarea virajului la stânga de pe Șos. Colentina spre Șos. Fundeni, sugerând ieșirea autobuzului 253 de pe culoar și încadrarea pe banda dedicată traficului general pentru virajul la stânga** (a se vedea schema precedentă). În ceea ce privește realizarea unei noi stații pe Str. Sportului, înainte de intersecția cu Șos. Colentina, există situații care pot servi drept exemplu, precum **stația "Matei Voievod" de pe Str. Popa Nan** (linii 70 și 79, spre vest) sau stația "Calea Victoriei" de pe Str. Gh. Manu (linii 79 și 86, spre nord).



## 2. Stații

2.1. Propunem **înființarea unei noi stații de autobuz pe Str. Sf. Vineri**, în zona din spatele Tribunalului București (fostul magazin Junior), pe ambele sensuri de circulație, pentru mai buna deservire a zonei de către **liniile 312, 323, 385**.

Motivare: În prezent, autobuzele respective doar tranzitează strada Sf. Vineri, fără a fi utile locuitorilor din imediata apropiere și fără a deservi obiectivele de interes din zonă (Agenția de taxe și impozite a Sectorului 3, Institutul Bancar Român, instituții private, etc).

2.2. Propunem **mutarea stației “Electronica” (linii 16 și 36, sensul spre Șos. Petricani) la stația de metrou Pipera**.

2.3. Propunem **reamplasarea\* stației Calea Moșilor (sens Piața Romană, linii 79, 86, 133 și 135) mai aproape de obiectivul omonim de interes, respectiv de intersecția cu Calea Moșilor**.

Motivare: **Transbordarea dintre liniile acestea și tramvaiul 21 nu este facilă în prezent, vorbind despre o distanță de aprox.120m și traversări suplimentare necesare**. \*Notă: în cazul amplasării unei stații noi înainte de intersecția cu Calea Moșilor, se poate analiza oportunitatea păstrării actualei stații pentru deservirea Str. Mihai Eminescu.

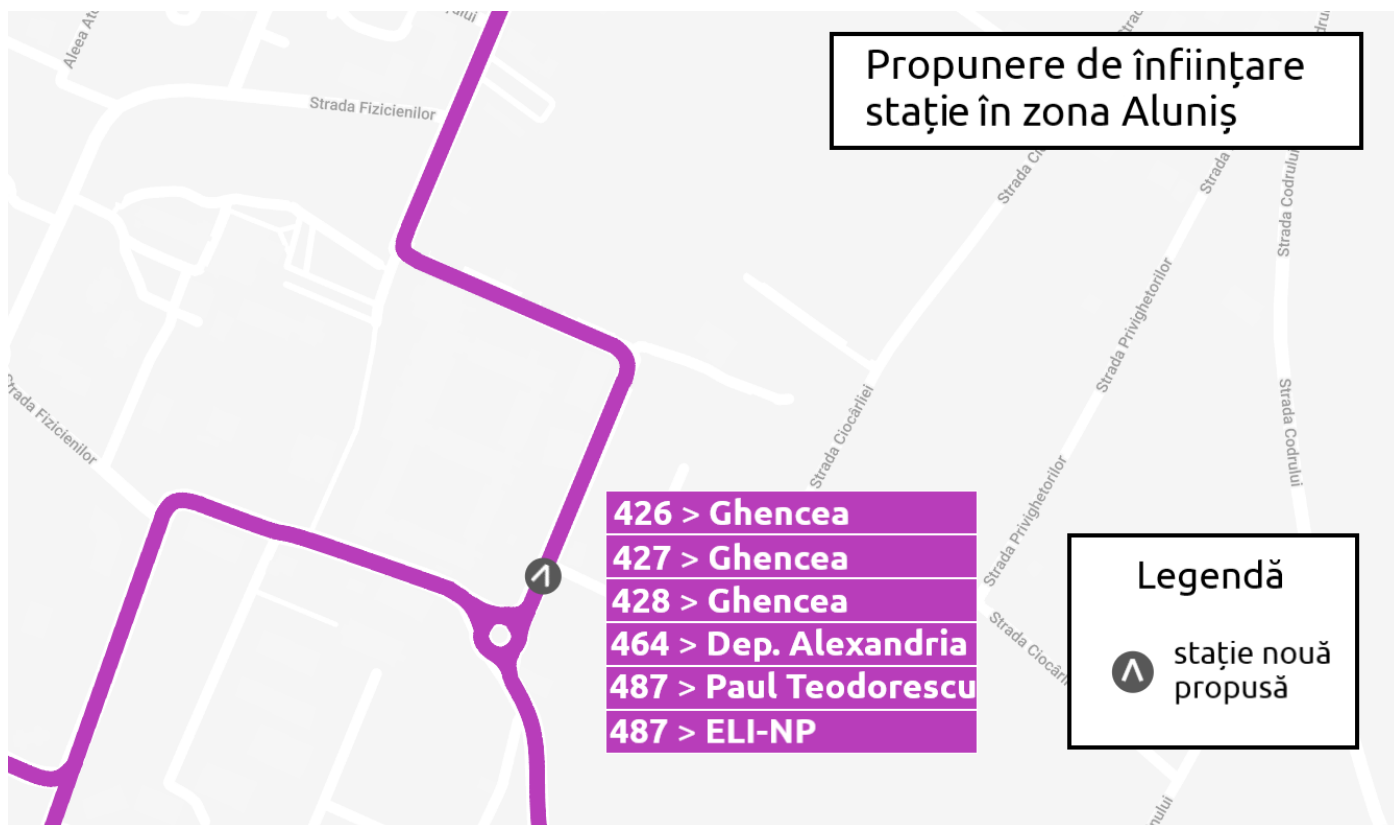
2.4. Propunem **creșterea atractivității liniei urbane 361 prin realizarea de stații noi**, în proximitatea următoarelor artere și obiective de interes:

- “Monumentul Eroilor Aerului” (la intersecția cu Str. Arh. Ion Mincu, sensul spre nord)
- “Piațeta Regele Mihai I” (la intersecția cu Str. Arh. Ion Mincu, sensul spre sud)
- “Știrbei Vodă” (sensul spre sud)
- “Str. Eforie” (necesară deoarece nu există stație la Bd. Regina Elisabeta, sensul spre sud)

2.5. Propunem realizarea unei **stații noi de tramvai la Complexul Comercial “Park Lake”, pe ambele sensuri de circulație**.

Motivare: Pentru o zonă rezidențială, dens locuită, **interstația actuală de aprox.750m lungime este foarte mare**. Tramvaiele tranzitează zona, fără a fi utile riveranilor din proximitatea complexului comercial. Starea actuală de fapt descurajează profund cetățenii să utilizeze transportul public, în timp ce fix în locația unde este prevăzută, constructiv, stația de tramvai există locuri de parcare la nivelul străzii. **Nedeservirea acestui obiectiv de interes care atrage mii de persoane zilnic, de către transportul public, este împotriva trendului de încurajare a utilizării transportului public și scădere a poluării**. Mai mult, având în vedere că pe Str. Liviu Rebreanu există treceri de pietoni la nivel, nu considerăm faptul că realizarea unei stații de tramvai trebuie să aștepte realizarea unei pasarele sau a unui pasaj pietonal, obiectiv pe care oricum nu îl considerăm oportun sau necesar într-o zonă rezidențială urbană. Lipsa unei treceri de pietoni în fața complexului comercial reprezintă totodată o barieră urbană de-a lungul celor 750m, afectând locuitorii ce stau pe partea opusă centrului comercial. **Edificarea unei stații de tramvai însoțită de o trecere de pietoni are rolul de a reconecta o zonă urbană segregată și de a atrage oamenii spre transportul public electric, sustenabil**.

2.6. Propunem **înființarea stației "Aluniș" în localitatea Măgurele, județul Ilfov, pentru liniile 426, 427, 428, 464 și 487, pe sensul spre București (respectiv pe ambele sensuri pentru linia 487), pe strada Atomiștilor, după sensul giratoriu de la intersecția cu strada Aluniș.**

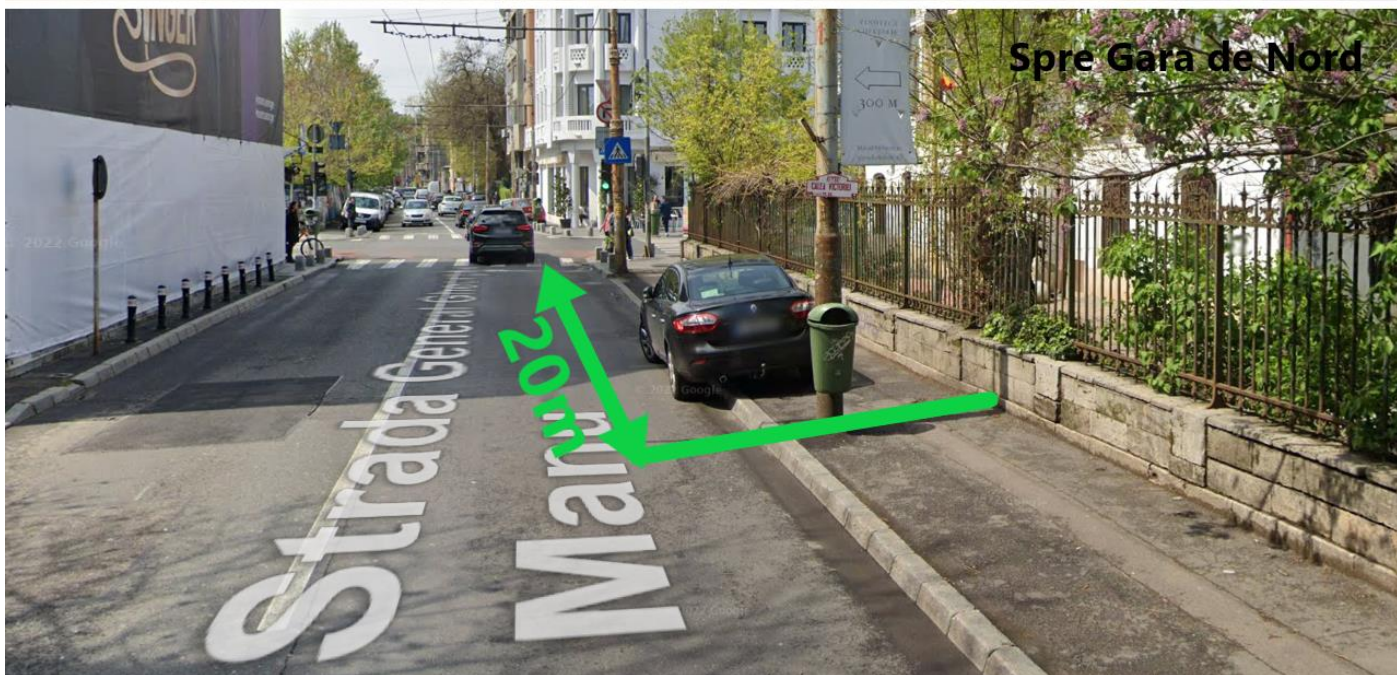


Motivare: Măsura ar ajuta la **deservirea mai eficientă a infrastructurii de cercetare din zonă**. În prezent, autobuzele traversează zona, în ambele sensuri de circulație, fără efectuarea unei stații în zonă.

2.7. Propunem **realizarea unei stații noi pentru linia 21, în ambele sensuri de circulație, la intersecția cu Str. Doctor Paleologu.**

Motivare: Pentru o **zonă ultracentrală**, în care Administrația dorește **atragerea traficului pietonal și încurajarea utilizării transportului public**, interstația actuală dintre Bd. Hristo Botev și Bd. Carol I de peste 700m lungime este foarte mare. Tramvaiele liniei 21 tranzitează zona, fără a fi utilă riveranilor aflați în proximitatea Str. Doctor Paleologu și obiectivelor de interes din zonă.

2.8. Propunem **reamplasarea stației “Calea Victoriei”** (linii 79 și 86, sens Piața Romană) mai aproape de artera omonima.



Motivare: Distanța actuală este de aprox.70m (pe un trotuar blocat circulației pietonilor de mașini parcate neregulamentar). Situația este cu atât mai atipică din moment ce pe sensul opus stația este la doar 20m de Calea Victoriei.

2.9. Propunem **realizarea unei noi stații în zona intersecției Bd. Gh. Manu cu Bd. Lascăr Catargiu, pe sensul spre Piața Romană, pentru liniile 79 și 86.**

Motivare: În prezent, pe sensul de circulație spre Piața Romană, troleibuzele 79 și 86 parcurg aprox.700m între stațiile Calea Victoriei și Piața Romană.

2.10. Propunem înființarea unei noi stații în zona străzilor Cameliei - Mircea Vulcănescu, pe ambele sensuri ale liniei 44.



Motivare: Interstația Gara de Nord – Radio România este de aproximativ 900m, o distanță considerabilă pentru o zonă urbană rezidențială. Deși tramvaiul tranzitează zona, lipsa unei stații pe o rază de aproximativ 500m conduce la reorientarea potențialilor călători către alte mijloace de transport, iar atractivitatea tramvaiului este scăzută pentru riverani. O nouă stație în zona dintre străzile Cameliei - Mircea Vulcănescu ar asigura deservirea eficientizată a zonei rezidențiale aferente. Considerăm că stația se poate realiza chiar și până la momentul modernizării infrastructurii de pe Bd. Dinicu Golescu.

**Așteptăm cu interes analiza Dvs. asupra propunerilor noastre punctuale.**

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

Vă mulțumim pentru timpul acordat!

Cu stimă,  
**Asociația "Metrou Ușor"**  
**5 decembrie 2022**