

NOTĂ

Cu câteva comentarii și observații referitoare la Planul de Mobilitate Durabilă 2016-2020 Regiunea București-Ilfov

Aprecieri generale

Desigur că, este de salutat apariția, în sfârșit, a unui Plan de Mobilitate pentru Regiunea București-Ilfov. Demne de apreciat sunt și eforturile C.J Ilfov făcute în acest scop precum și sprijinul acordat de BERD în susținerea proiectului. Nu în ultimul rând trebuie apreciată munca echipei de experți.

De asemenea, se cuvine de salutat că, această primă variantă a PMUD este supusă unei dezbateri publice (mai bine mai târziu decât deloc), dezbateri care sperăm să nu fie un dialog al surzilor, ca în cazul MPGT, ci să se soldeze cu îmbunătățirea acestuia urmare a propunerilor ce se vor face.

Din păcate, ca și în cazul Master Planului General de Transport și acest Plan de Mobilitate a fost realizat sub imperiul unei constrângeri care, deși nu apare printre cele zece enumerate (vezi pag.8) se face simțită și anume aceea a fondurilor limitate!?!?. Acest aspect impietează asupra numărului și calității proiectelor necesare realizării scopului propus, neglijându-se spre exemplu, sistemul feroviar, indispensabil realizării unui concept de transport public durabil suburban/ metropolitan /judetean/ regional, integrat.

Cum MPGT nu s-a implicat în sistemul feroviar al Bucureștiului, considerând că această temă trebuie tratată separat, era de așteptat ca acest PMUD să abordeze temeinic și sistemul feroviar din ”Regiunea București-Ilfov”, indispensabil unui sistem de transport public durabil. De asemenea, era de așteptat ca să fie păstrată o consecvență în elaborarea acestui PMUD, în spiritul definiției sale și al scopurilor declarate. Astfel:

”PMUD-ul este un document strategic și un instrument de politică de dezvoltare, folosind un SW de simulare a transporturilor având ca scop rezolvarea nevoilor de mobilitate ale persoanelor și întreprinderilor pentru a îmbunătăți calitatea vieții, contribuind în același timp la atingerea obiectivelor europene privind protecția mediului și eficiența energetică”. Sau:

”PMUD pentru Regiunea București –Ilfov,... va avea următoarea viziune de dezvoltare a mobilității: Realizarea unei planificări durabile și moderne a transportului și mobilității în contextul dezvoltării urbane este atât o politică europeană cât și națională....”, sau: « Realizarea unui sistem de transport eficient, integrat, durabil și sigur, care să promoveze dezvoltarea economică, socială și teritorială și care să asigure o bună calitate a vieții »

Un transport public „eficient, integrat, durabil și sigur”, care să contribuie la „atingerea obiectivelor europene privind protecția mediului și eficiența energetică”, nu se poate obține, la nivelul bunelor practici europene, fără implicarea sistemului feroviar.

PLEDOARIE IN FAVOAREA INCLUDERII CAII FERATE IN PMUD B-IF.

1-Politica europeană privind protecția mediului,

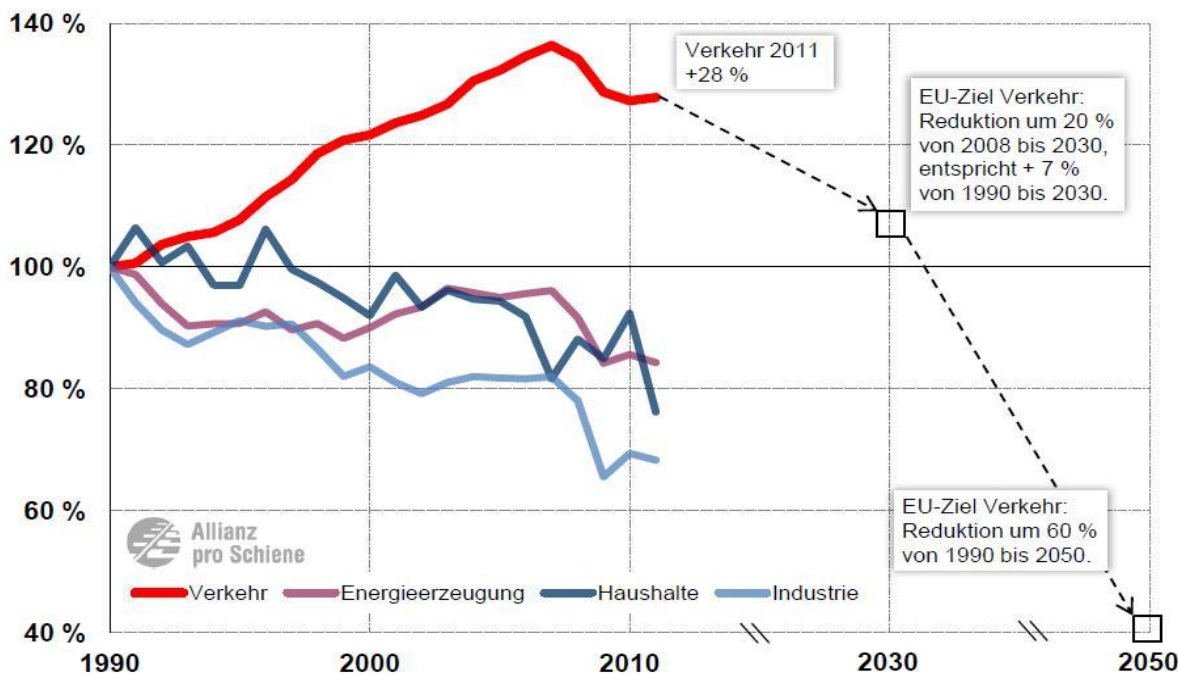
Având în vedere schimbările climatice datorate emisiilor de gaze cu efect de seră (GES), precum și faptul că transportul, conform analizei efectuate de Agenția Europeană pentru Mediu (Fig.1) a fost singurul sector care a produs cu 28% mai multe emisii în 2011 față de anul 1990, luat ca bază de comparație, UE a stabilit acestui sector două ținte pentru reducerea emisiilor. Astfel:

-O reducere de 20% până în 2030 față de 2008 adică să ajungă la +7% față de 1990;

-O reducere de 60% până în 2050 față de 1990.

Treibhausgas-Emissionen nach Sektoren (EU-27)

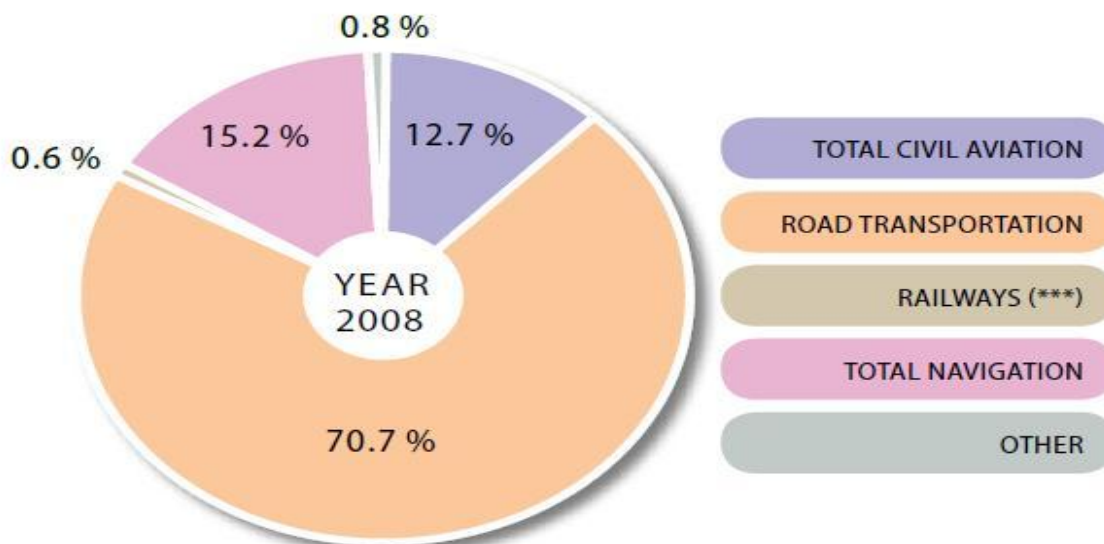
Entwicklung von 1990 bis 2011 in %, 1990 = 100



Quelle: Allianz pro Schiene, Mai 2013. Berechnungen auf Basis von Zahlen der Europäischen Umweltagentur (EEA).
Verkehr inklusive internationalem See- und Flugverkehr.

Fig. 1-Evoluția între 1990 și 2011 a emisiilor de gaze în UE 27, pe sectoare: transport, producere de energie, administrație localivă și industrie.
Sursa: Agenția Europeană pt. Mediu (EAA)

Analizând repartitia emisiilor de CO2 pe sisteme de transport (Fig.2), rezultă că sistemul rutier este răspunzător pentru 70%, iar transportul pe șine de numai cca. 1%, din totalul emisiilor



Notes: (*) Excluding international bunkers (international traffic departing from the EU); (**) Including International Bunkers but excluding LULUCF; (***) Excluding indirect Emissions from Electricity Consumption; (****) Combustion emissions from all remaining transport activities including pipeline transportation, ground activities in airports and harbours, and off-road activities; (*****) Total Transport's share in Total Emissions.

Source: European Environment Agency (EEA), August 2010

Fig.2- Distribuția emisiilor de CO₂ pe moduri de transport

Sursa:EEA

Ca urmare, Uniunea Europeană a emis, în anul 2011, CARTEA ALBĂ pentru transporturi, prin care trasează politica sa pentru realizarea unui sistem de transport competitiv și eficient dpdv al resurselor. Astfel, în capitolul 2.4 intitulat: **”Un transport urban și o navetă curate”** se menționează că: *”transportul urban este responsabil pentru un sfert din emisiile de CO₂ cauzate de transporturi; 69% din accidente rutiere au loc în orașe”*. În consecință, recomandă:

- Eliminarea treptată din mediul urban a vehiculelor ”alimentate în mod convențional”, completată cu dezvoltarea unei infrastructuri de alimentare/încărcare corespunzătoare a noilor vehicule;
- O pondere mai mare a călătoriilor cu mijloacele de transport în comun;
- Apropierea de obiectivul ”zero decese” în transportul rutier până în 2050 respectiv reducerea la jumătate a acestora până în 2030.

În aceste condiții rezultă necesitatea ca, într-un PMUD precum cel pentru București-Ilfov, studiu ce se dorește a contribui la rezolvarea nevoilor de mobilitate ale populației și la creșterea calității vieții, sistemul de transport feroviar să se regăsească ca mod de tratare cel puțin la nivelul celorlalte sisteme studiate, ca fiind indispensabil conceptului de TP durabil integrat suburban/regional.

În susținerea acestui punct de vedere, prezentăm, în cele ce urmează, câteva exemple de ”bune practici europene”, la care ne referim deseori atunci când este vorba de un transport public durabil, dar nu le adoptăm.

2-Bunele practici europene

2.1-Calea ferată urbană/suburbană/regională

În marile orașe europene, precum Viena, Berlin, München, etc. există rețele feroviare suburbane/regionale care traversează orașele respective, fie la suprafață, pe estacade, fie subteran, pe care circulă, de peste 100 de ani, cunoscutele trenuri S-Bahn (Stadt-Bahn) adică trenuri urbane. În unele cazuri orașele sunt traversate și de liniile de c.f. principale precum la Varșovia, Berlin, Bruxelles, Anvers, etc.

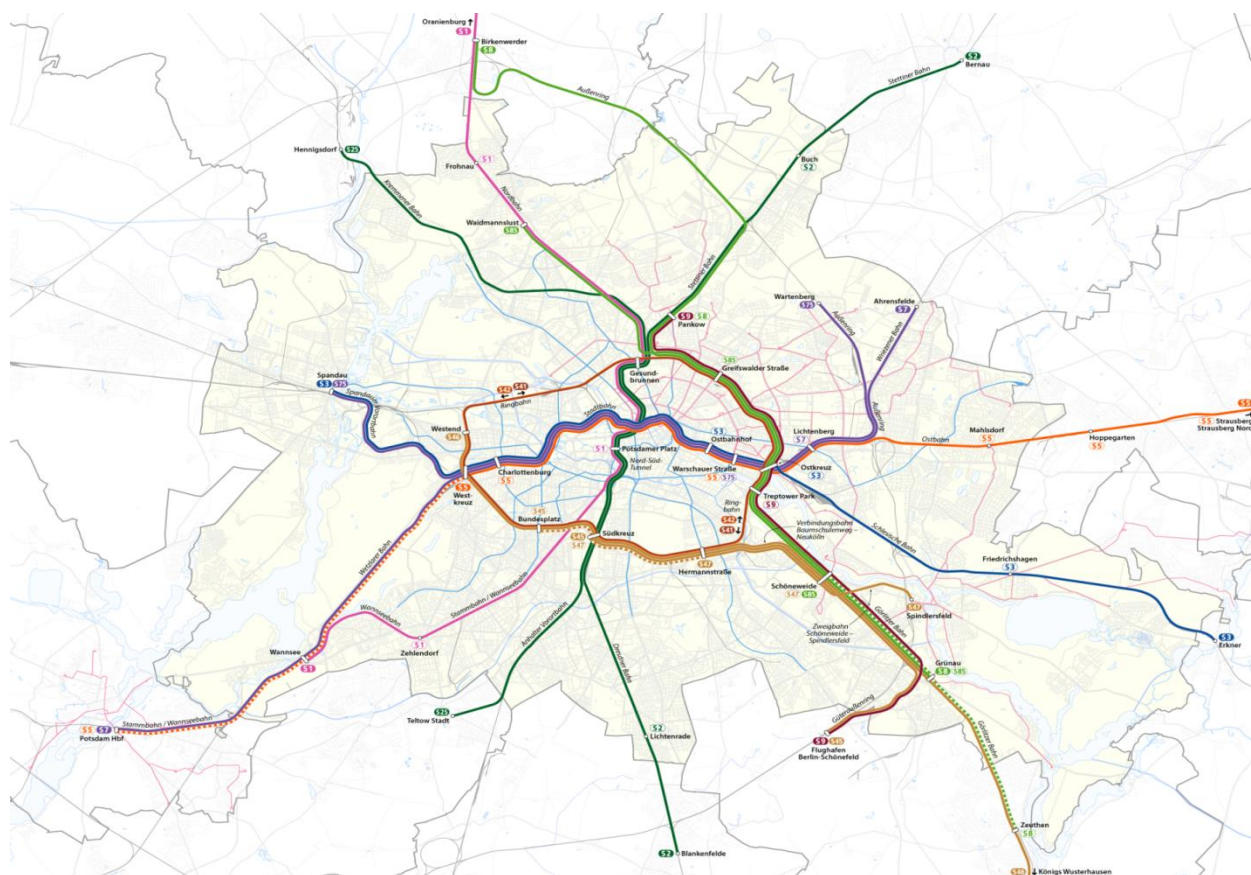


Fig.3-Rețeaua feroviară a orașului Berlin.

În figura 3 se observă că orașul Berlin este traversat diametral de două trasee de cale ferată. Unul est-vest, pe estacada, realizat la sfârșitul secolului 19, și pe care circula atât trenurile de lung parcurs (ICE și IC) cât și cele regionale, iar pe linii separate, trenurile urbane/suburbane (S-Bahn), cu stații comune.

constituie pentru public o variantă alternativă atractivă, care diminuează spectaculos numărul navetiștilor cu mijloace motorizate individuale. În plus, pentru accesul autoturismelor în centrul orașului se percepe o tază anuală de cca. șase Euro, iar parcările sunt scumpe.

În figura 6, care reprezintă o imagine în secțiune a machetei gării principale a orașului Berlin, se observă la nivelul superior un tren regional, cu vagoane etajate, iar la nivelul inferior, pe linia diametrală nord-sud, două trenuri de lung parcurs tip IC (Inter City).



Fig.6-Gara principală din Berlin (Hauptbahnhof); Foto machetă, în secțiune.

Mai trebuie spus că, în incinta gării există și numeroase spații comerciale și restaurante, de o mare diversitate, ceea ce face ca obiectivul să fie foarte atractiv pentru publicul larg.

Observație: Am insistat pe acest exemplu deoarece, așa cum o să rezulte din cuprinsul acestui material, există câteva proiecte privind ”Bucureștiul feroviar”, unul datând încă de acum aproape 100 de ani (Cincinat Sfințescu) și care ar trebui măcar menționate în acest PMUD. Este necesară menționarea lor pentru ca, atunci când se vor pune pe rol să nu se spună că n-au fost incluse în PMUD și că nu se pot antama (așa cum se mai întâmplă pe la noi când se dorește obstrucționarea unor proiecte îndrăznețe).

Alte realizări feroviare din Europa, care integrează transportul regional cu cel urban.

Varșovia și Bruxelles, calea ferată subtraversează diametral orașul, cu trei stații;

München, linie de cale ferată regională S-Bahn care subtraversează diametral orașul, paralel cu o linie de metrou, realizată odată cu construcția metroului în vederea Olimpiadei din 1972;

Paris, linii ale Rețelei Expres Regionale (RER) care subtraversează diametral orașul;

Zürich și Anvers, cu linii subterane pentru scurt și lung parcurs;

Stuttgart, cu stație în subteran și linii ce subtraversează orașul pentru lung și scurt parcurs, etc.

Un alt exemplu, dintr-un oraș european, mai mic decât Bucureștiul dar mai apropiat geografic de România, este orașul Viena. În figura 7 se prezintă rețeaua de cale ferată urbană / suburbană și legăturile cu liniile de lung parcurs.

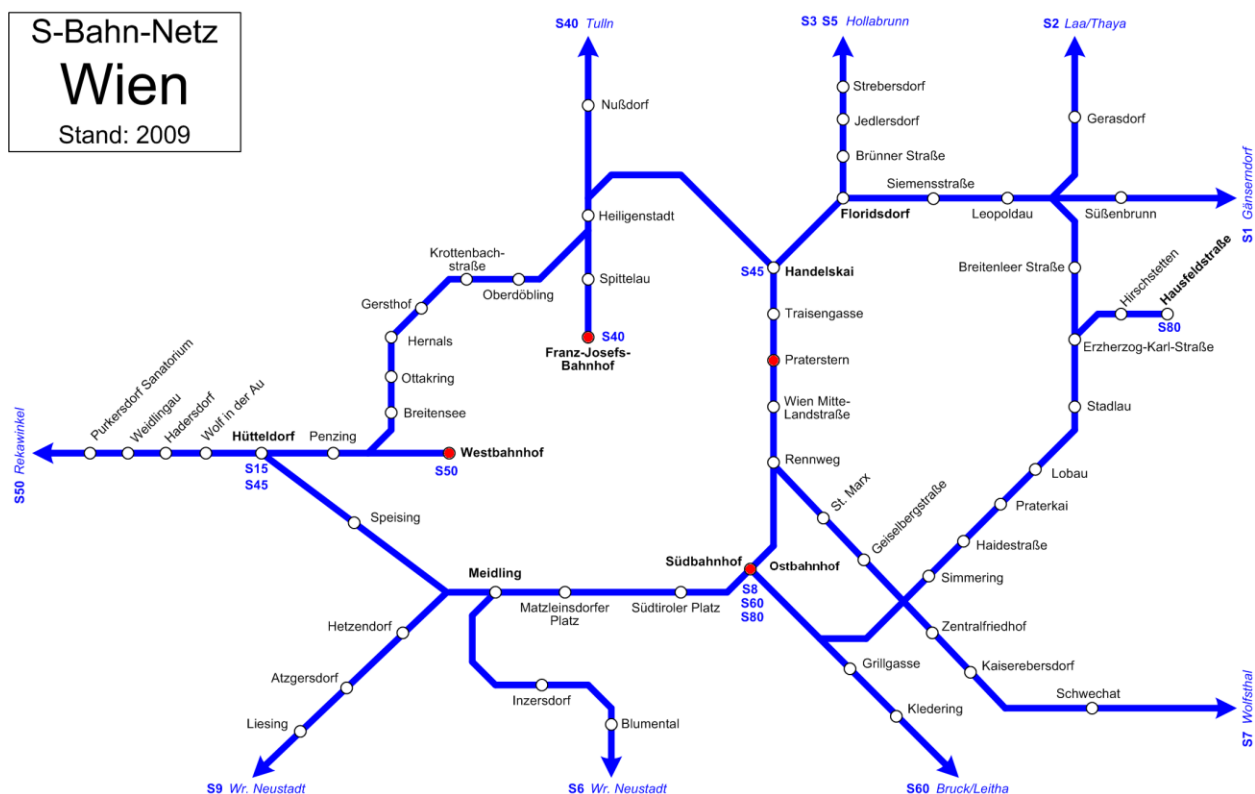


Fig.7-Rețeaua de căi ferate urbane / suburbane, inclusiv legăturile cu cele de lung parcurs. din Viena

Din dorința de a se elimina timpii de rebusare al trenurilor internaționale și de lung parcurs din gara principală Wetsbahnhof, în condițiile în care pe lina principală est-vest s-au făcut investiții importante pentru creșterea vitezei maxime de circulație la 230 km/h, s-a simțit nevoia să se elimine dezavantajul acestei gări, care era de tipul "terminus" (de capăt), așa cum rezultă din fig-8 de mai jos.

Soluția a fost transformarea celor două stații terminus, Ost și Süd-Bahnhof, într-o stație de tranzit, marcată cu verde în fig.8 . A rezultat o stație modernă, prin care trenurile "tranzitează" și care a devenit gara principală a orașului, Fig.9. Această nouă stație a devenit un important nod intermodal permițând transferul călătorilor către și de la liniile de cale ferată urbană / suburbană (S-Bahn), la metrou, tramvai și autobuze.



Fig.8-Schema liniilor de cale ferată în varianta veche, cu roșu și în varianta nouă, cu verde, în noua stație principală din Viena, ca rezultat al transformării celor două stații terminus, de est și de sud.



Fig.9-Noua gară principală din Viena și modul de valorificare a terenului disponibilizat!

2.2- Alt exemplu de "bună practică europeană", conceptul "Tram-Tren", .

Conceptul de TRAM-TREN, "născut" la Karlsruhe-Germania, la sfârșitul anilor 80 și care este de fapt un vehicul feroviar ușor (LRV) care știe să funcționeze pe linii de cale ferată suburbane/regionale electrificate sau nu, precum și pe liniile de tramvai din orașe, atunci când au același ecartament cu cel feroviar (de ex. 1435 mm). În cazul că linia de cale ferată nu este electrificată se folosește un vehicul hibrid adică și cu propulsie diesel.



Fig.10-Tram-tren-ul în orașul Karlsruhe



Fig.12-Tram-trenul în zona suburbană

Marele avantaj al acestui sistem este acela că elimină transferul călătorilor din sistemul suburban în cel urban, contribuind din plin la îmbunătățirea calității vieții cetățenilor.

Un alt exemplu este cel din orașul Kassel-Germania. În figurile de mai jos se vede tram-tren-ul în trei ipostaze: Fig.13-în parcurs pe linia suburbană/regională, Fig.14-în gara Kassel (pe liniile coborâte în subsol, la nivel -1 și în sfârșit, Fig.15 tram-trenul, pe stăzile orașului, în decor urban.



Fig. 13-15- Tram-trenul în Kassel



Fig.16-Schița rețelei de linii din Kassel și legătura (linia roșie punctată) dintre linia din stația de cf și rețeaua urbană. Linia de legătură trece pe sub clădirea stației

Conceptul Tram-Tren a proliferat, în ultimii ani, în foarte multen orașe europene și nu numai.

Pentru a se înțelege mai bine ce înseamnă un tram-tren, să facem un exercițiu de imaginație: Vine tram-trenul de la Pitești, Urziceni sau Snagov în Gara Basarab de unde își continuă mersul în regim de tramvai, pe linia de tramvai spre centru orasului, până la Cismigiu și înapoi!!

3-Cum au gândit românii acum aproape 100 de ani?

Prezentăm mai jos extrase semnificative din studiul publicat de dl. ing. Cincinat Sfințescu, director general al Casei Lucrarilor Orașului București, privind subtraversarea orașului cu o cale ferată subterană, dealungul râului Dâmbovița. Au fost prevăzute trei stații: Elisabeta, între Operă și podul Grozăvești, pe terenul unde s-a construit Casa Radio (astăzi o ruină), Palatul Justiției și Abator, aceasta din urmă fiind stație la suprafață.

ASUPRA LINIEI FERATE
TRAVERSAND CAPITALA DEALUNGUL DAMBOVIȚEI
DE
CINCINAT I. SFINȚESCU
INGINER-ŞEF
DIRECTOR GENERAL AL CASEI
LUCRĂRILOR ORAȘULUI BUCUREȘTI

I. Introducere

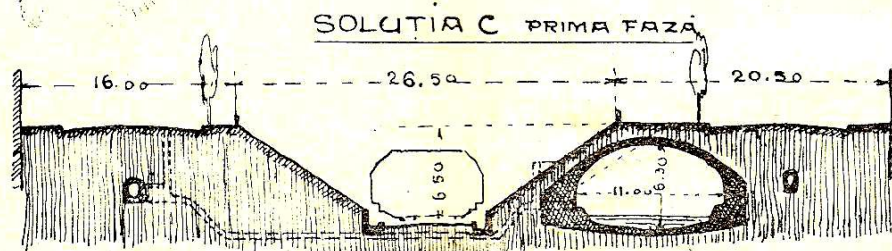
Sunt prea cunoscute vechile intențiuni ale administrației Căilor Ferate Române (de pe la 1894) de a clădi o Gară Centrală lângă Dâmbovița, aproape de podul Sf Elefterie, în locul celorlalte gări de pasageri acum în exploatare în Capitală. Niciodată, după câte știm, Direcțiunea Generală a Căilor Ferate nu a avut însă proiecte *definitive*, de execuție pentru această gară și a accesoriilor ei, și mai ales pentru

cu o linie de centură a avut și are încă mulți adepți, mai ales printre cetățenii orașului și oamenii politici (cari nu prea cunosc chestiunile de căi ferate) și a fost chiar propusă prin unul din planurile de sistematizare a Capitalei, cari au fost prezentate la concursul public din 1906 și despre care s'a scris și în Buletinul Societății Politecnice. Ideea aceasta, cum era și de așteptat, a fost cu competență combătută de *D-l Periețeanu* în precizatele studii.

Sistemul ce propunem la București (vezi fig. 2, pag. 175) ar fi o linie dublă pe malul Dâmboviței, cu trei gări: la b-dul Elisabeta, la palatul Justiției și la Abator. Celelalte gări de astăzi ar rămâne pentru mărfuri. Toate trenurile spre Chitila ar pleca dintr'o gară de formație din estul Abatorului, și ar trece prin cele trei gări noi; toate trenurile spre Constanța, Oltenița, Giurgiu ar pleca dintr'o altă gară de formație din vestul b-dului Elisabeta și ar trece de asemenea prin cele trei gări (vezi fig. 3, pag 176).

C. Linia în albia Dâmboviței iar apa Dâmboviței în canal închis

SECȚIUNEA CĂEI FERATE ȘI A DÂMBOVIȚEI



SECȚIUNEA CĂEI FERATE ȘI A DÂMBOVIȚEI

SOLUȚIA C ULTIMA FAZĂ

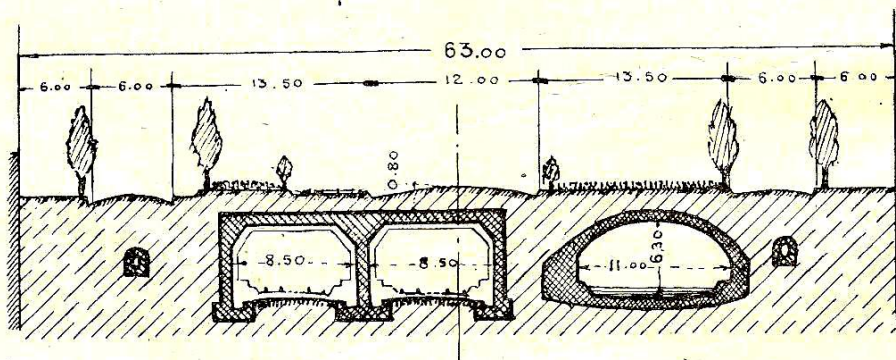


Fig.19-20-Varianta cu Dâmbovița deviată în canal acoperit iar caseta pentru calea ferată în vechea albie a râului

SECȚIUNE PRIN GARA JUSTITIEI

SCARA 1:500

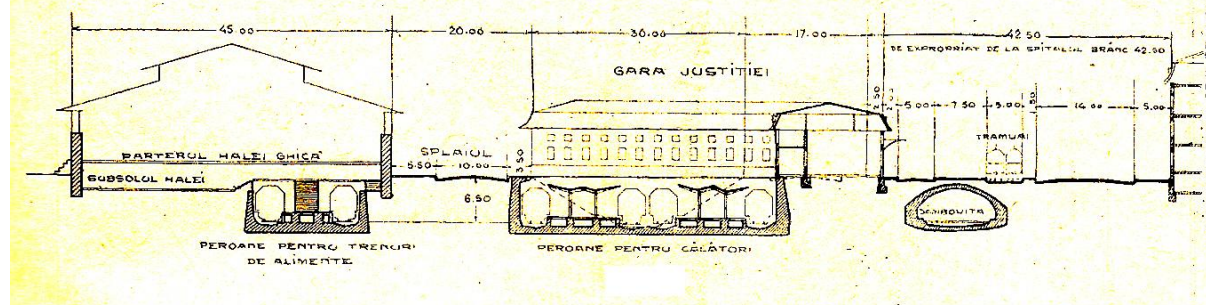


Fig.21-Secțiune prin Gara Justiției; interesant de remarcat că au fost prevăzute și două linii sub hala Pieții Unirii, pentru aprovizionarea cu mărfuri

Concluziile studiului:

“Din studiul de față reiese că pentru traficul de călători, sistemul cu o linie diametrală cu mai multe gări satisface pe deplin atât interesele căilor ferate, cât și ale orașului”;

“Motive de ordin estetic ne-au hotărât a alege traseul în tranșee, mai ales spre centrul Capitalei”;

“Sistemul permite plecarea a 400 de trenuri pe zi și sosirea a altor 400, adică a unui număr de trenuri de zece ori mai mare de cât poate primi astăzi Gara de Nord, ceea ce este suficient chiar pentru o populație de câteva milioane de locuitori”;

“Cum toate aceste chestiuni sunt de o importanță hotărâtoare, atât pentru viitorul Capitalei cât și pentru buna funcționare a căilor ferate, credem că e absolut.....”;

“Problema căilor ferate pentru București este cheia dezvoltării sale economice”.

Observație: *”Motive de ordin estetic” au determinat alegerea variantei prin tranșee, mai scumpe, față de cea pe estacadă. Aviz celor ce susțin șosele suspendate deasupra Bucureștiului precum și acelor care limitează calitatea și anvergura proiectelor în funcție de presupuse resurse financiare limitate. În aceste condiții nu vom rezolva ”durabil” problemele de trafic și vom cheltui mult mai mult cu proiecte minore care nu îmbunătățesc radical și pe termen lung, situația. În plus lucrările de mare anvergură crează locuri de muncă și relansează economia!*

4-Integrarea sistemelor de transport public

Un alt exemplu de bună practică europeană.

În toate marile aglomerări urbane din Europa s-au realizat sisteme de transport public integrat urban/suburban/regional, în care rolul principal revine sistemelor sigure, prietenoase cu mediul și eficiente energetic, precum transportul electric pe șine (cale ferată, metrou, tramvai), în complementaritate cu sistemul de autobuze pentru zonele nedeservite de celelalte sisteme.

Prima asociere/integrare a sistemelor de transport public s-a realizat în orașul land Hamburg, în anul 1965, prin constituirea Asociației de Transport Hamburg (Hamburger Verkehr Verbund-HVV), care a inclus sistemul de autobuze, calea ferată (DB) și metroul (U-Bahn).



Fig.22-Imagine publicată în jurnalul UITP, în 1965, pentru popularizarea ”celei mai bune căi”

Acest sistem de asociere dintre diferitele sisteme de transport public, sistem considerat ca fiind ”cea mai bună cale”, a proliferat în majoritatea țărilor din UE și nu numai.

Observație: Inițiativa constituirii și la București-Ifov a unei asociații de Transport Metropolitan (menționată în PMUD), are avantajul că va putea atrage ca membri și alte comunități din județele limitrofe, a căror populații se deplasează spre și de la București. Vechea structură (AMTB) constituită în subordinea MT și limitată numai la zona metropolitană București-Ifov, discrimina populația din celelalte localități din județele limitrofe care tot spre și de la București se deplasează.

5-Situația Municipiului București și a zonei înconjurătoare

”Presiunea” zilnică a autoturismelor asupra Bucureștiului: Din datele oferite de PMB rezultă că, în București intră și ies zilnic cca. 600.000 de autoturisme, în marea lor majoritate cu navetiști!

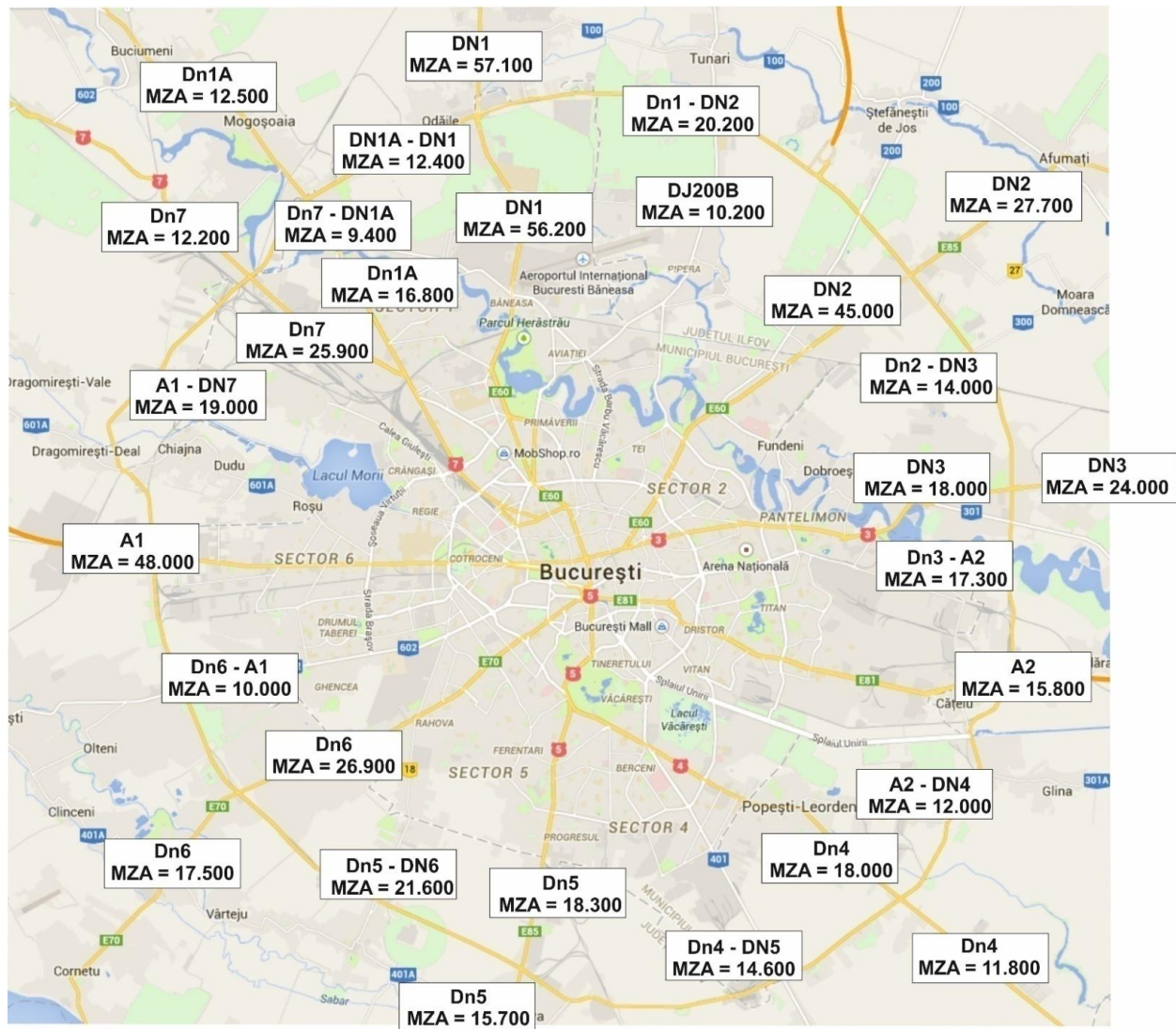


Fig.23 -”Presiunea” zilnică asupra Bucureștiului datorată autoturismelor venite din afara orașului. (MZA-Media Zilnică de Autoturisme) Sursa: PMB

Una dintre consecințele acestei presiunii este și aceea care face ca 77% din emisiunile poluante din București să fie cauzate de traficul rutier, așa cum rezultă din graficul din fig.-24

NOx - Emisii totale în Municipiul București, pe categorii de activități

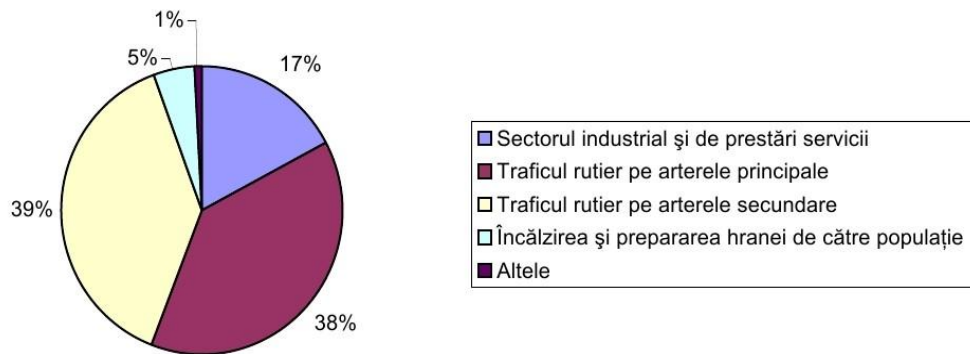


Fig.24-Emisii totale de NOx în Municipiul București pe categorii de activități.

Sursa: PMB

Costurile externe medii în transportul de pasageri (exceptând congestia) UE 27(2008)

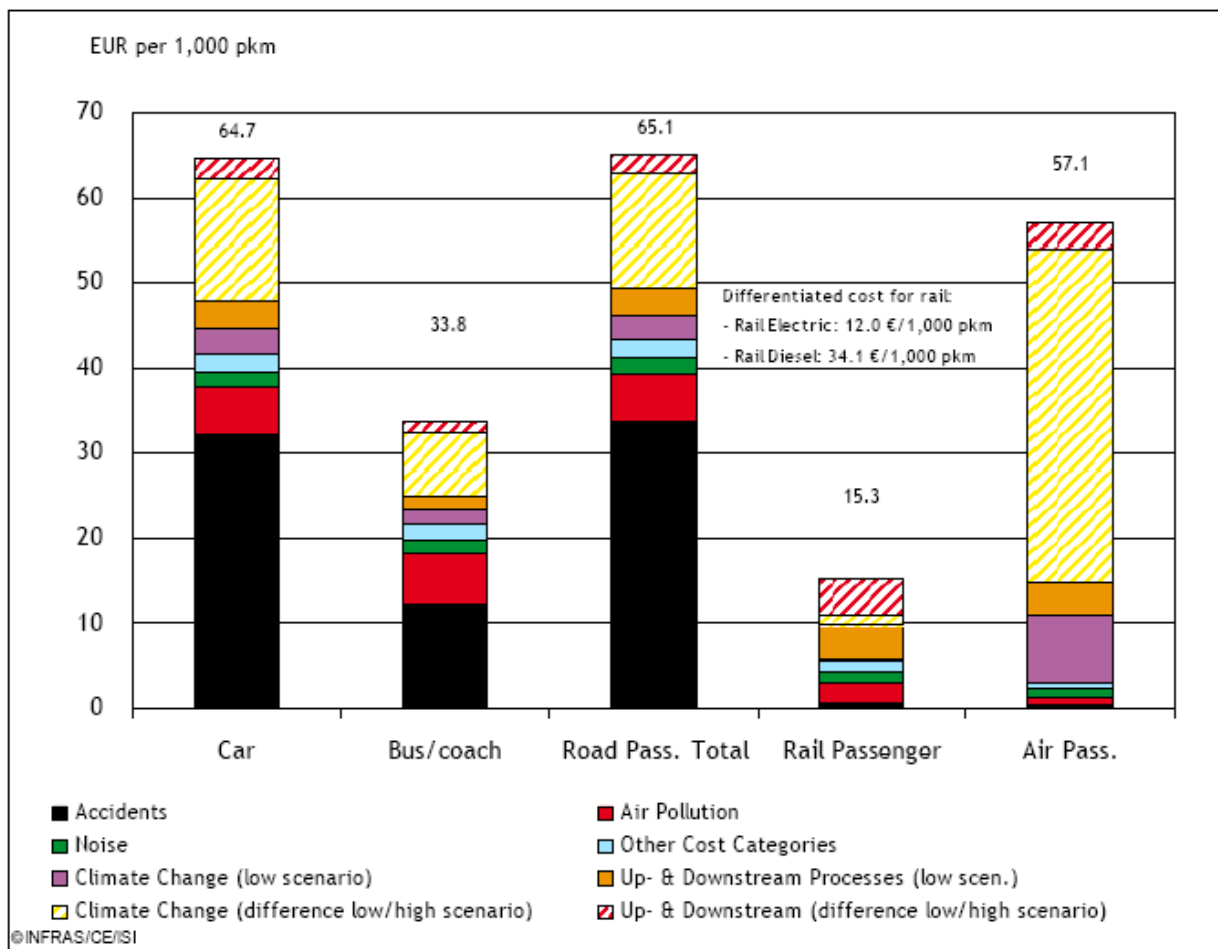


Fig.25- Costurile externe medii în transportul de pasageri UE 27(2008)

Sursă: CE/INFRAS/ISI, 2011, pag. 71 – studiu comandat de UIC în 2011

Din figura 25 rezultă clar diferența de costuri externe în favoarea celui feroviar, de 15,3 Euro/1000 căl.km față de cele produse de transportul rutier de călători de 65,1 Euro/1000 căl.km!

Ponderea diferitelor moduri de transport asupra costurilor totale externe în 2008 pentru EU-27 (excluzând congestia)

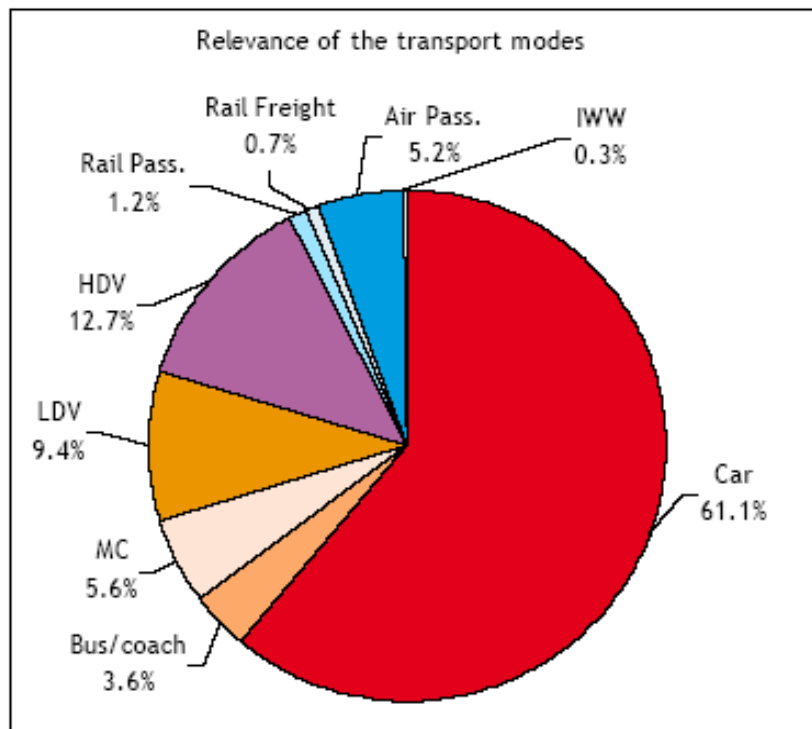


Fig.26-Ponderea diferitelor moduri de transport asupra costurilor totale externe în țările UE-27

Sursă: Studiul comandat de UIC în 2011,CE/INFRAS/ISI, 2011, p. 80

Dezvoltarea activitatilor industriale, comerciale și crearea de parcuri rezidentiale, în afara orașelor, coroborată cu creșterea gradului de motorizare a populației, în lipsa unei oferte alternative atractive de transport public suburban/regional, produc:

-Ambuteiaje in trafic;-Bucureștiul pe locul opt în lume în privința congestionării traficului*); După alte studii chiar pe locul cinci !!

-Poluare;- Numar particole pe m.cub de aer este de 3-4 ori mai mare decat media europeana)**

-Accidente;-România ocupă locul 2 în Europa cu 92 de accidente mortale la 1 mil. de locuitori, față de media din UE cu 52 de accidentați mortal *)**

-Costuri externe importante;- de regulă necuantificate în analizele cost-beneficiu;

-Schimbări climatice;- evidente (tornade în România??!!)

SURSA: *) Compania olandeză TomTom, după analizarea în 2014 a traficului din 200 de orașe ale lumii

****)** Agenția pentru Protecția Mediului Bucuresti

*****)** Comisia Europeana

Observație: Analizând criteriile comparative între sistemele de transport, privind poluarea, costurile externe, accidentele și dacă la acestea mai adăugăm și eficiența energetică, rezultă clar superioritatea sistemului feroviar. În consecință, sistemul feroviar trebuie să fie luat în considerare în mod corespunzător în acest PMUD, dacă se dorește realizarea unui sistem de transport public urban/suburban integrat durabil.

6-Ce prevede PMUD-ul referitor la sistemul feroviar

6.1- ”Direcții de acțiune și proiecte partajate pe nivele teritoriale pentru 2030 ” (pct.6.4 pag. 272)?

Au fost preluate ”Proiectele naționale propuse de Master Planul General de Transport” (Tab.6.2, pag.280), toate în sarcina MT respectiv a CFR SA , cu excepția terminalului intermodal și anume:

Nr. crt.	Denumire proiect	Caracteristici	Tip proiect	Situația existentă
1	Modernizare a liniei de cale ferată dintre București Nord –Aeroportul H. Coandă	Asigurarea unei conexiuni care lipsește între AIHC și rețeaua feroviară intercity	Infrastructură feroviară și servicii	Studiu de fezabilitate din anul 2008
2	Terminal intermodal în vecinătatea AIHC, județul Ilfov	Nod multimodal localizat în zona Otopeni, Tunari, Moara Vlăsiei	Intermodal transport de marfă	Studiu de fezabilitate Licitație pentru proiectul tehnic
3	Operarea serviciilor feroviare pe ruta București -Jilava -Giurgiu	După (re)construcția podului de la Grădiștea	Servicii feroviare	Fără documentații pregătite Condiție prealabilă-reconst. podului de la Grădiștea
4	Modernizarea liniilor de cale ferată între București și orașele importante	Reabilitarea Infrastr. feroviare spre București din Giurgiu, Brașov, Buzău, Constanța, Pitești	Infrastructură feroviară	Fără documentații pregătite

La care s-au adăugat proiecte propuse de Planul de Mobilitate Urbană Durabilă și anume:

5	Centura feroviară a Bucureștiului	Tronsonul de Est – Integrare pentru Realizare centură verde	Infrastructură feroviară și servicii	Fără documentații pregătite
6	Gări din rețeaua feroviară națională	Principalele stații de pasageri trebuie avute în vedere pentru reabilitare, în conformitate cu politica națională pentru încurajarea creșterii numărului de pasageri pentru sistemul feroviar	Infrastructură gări	Plan existent pentru Gara de Nord

6.2-Ce prevede PMUD-ul referitor la ”Dezvoltarea maximă a rețelei de cale ferată”? (pag.293)

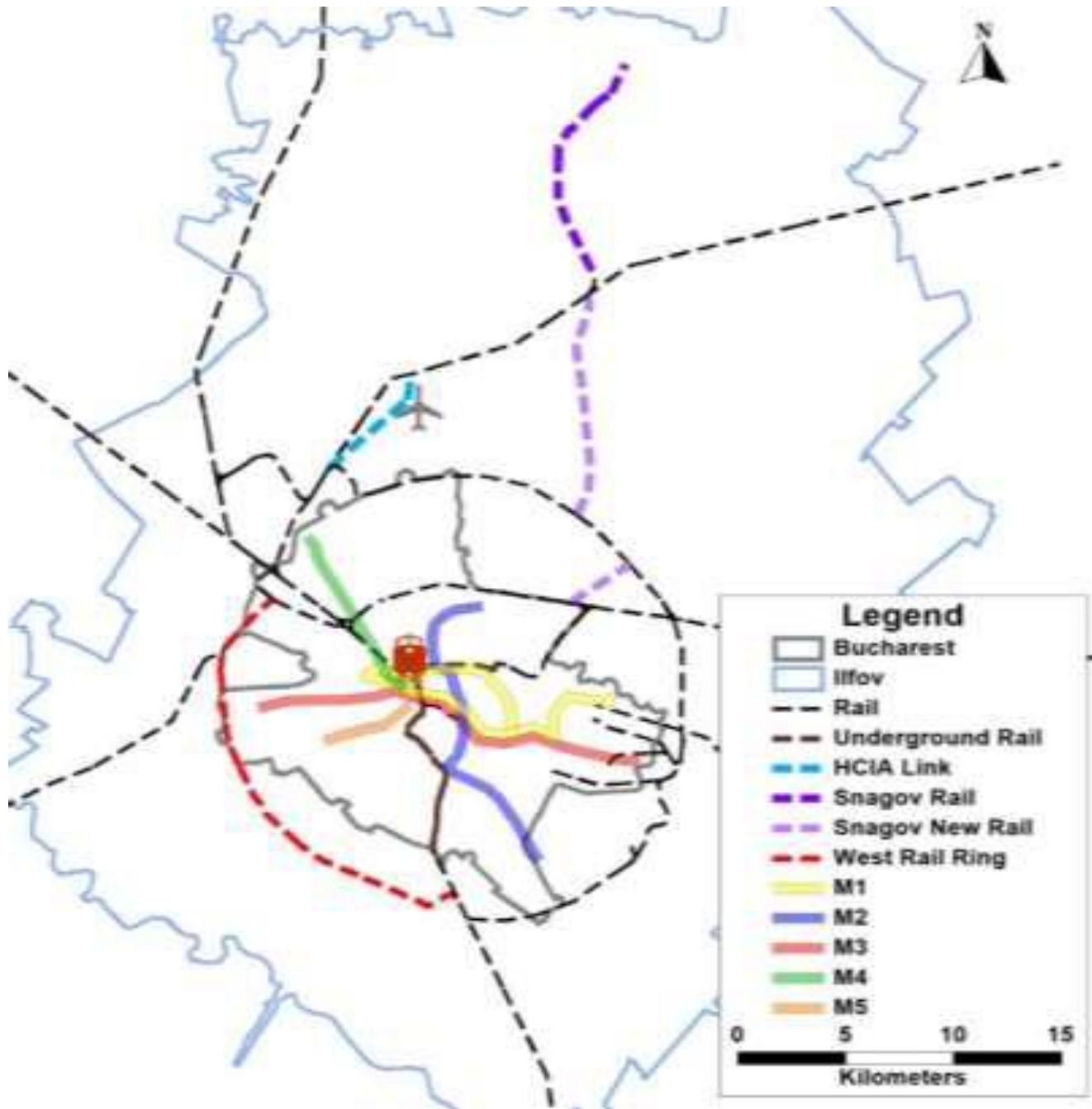
”CFR a oferit un număr de proiecte de CF potențiale specifice Regiunii București-Ilfov. În plus, au fost compilate alte concepte de proiecte CF pentru a realiza o listă completă a proiectelor potențiale de îmbunătățire și de construcție a căilor ferate. Ulterior, a fost creat un scenariu de Dezvoltare maximă a căii ferate”.

” Tabel 6-5 și Harta 6-3 de mai jos detaliază toate proiectele feroviare incluse în scenariul de Dezvoltare maximă a căii ferate și testate în modelul de cerere de călătorie, împreună cu caracteristicile fiecăruia”.(pag.293)

Tabel 6-5 Proiecte incluse în Scenariul complet feroviar

Titlul proiectului Sursă	Lungime traseu Cost estimativ mil. Euro	Număr suplimentar zilnic de călători estimativ (2030) Sursa: TDM	Status	Impactul asupra regiunii
Conexiune de calea ferată subterană Gara de Nord-Obor Proiect cu titlu de Inventar !!!	<u>6 km.</u> 750	63,930	Fără activități de pregătire. Serviciu similar oferit de M1 !!!	Serviciu feroviar de Transport urban ce Conectează Obor cu rețeaua feroviară intercity !!!
Conexiune de calea ferată subterană Gara de Nord - Progresul Proiect cu titlu de Inventar !!!	<u>10 km.</u> 1,250	107,210	Fără activități de pregătire. Echivalent viitoare Prelungiri M4 !!!	Serviciu feroviar de Transport urban ce Conectează Progresul cu rețeaua feroviară intercity !!!
Reabilitarea și modernizarea Inelului de Vest al Bucureștiului, Gara de Nord- Progresul Dezvoltat în cadrul PMUD	<u>20 km.</u> 240	11,890	Fără activități de pregătire	Oferă o conexiune absentă între Gara de Nord și Progresul cu conectivitate îmbunătățită la rețeaua feroviară intercity !!!
Reabilitarea și modernizarea liniei cf. București N-Snagov Dezvoltat în cadrul PMUD	<u>10 km.</u> 60	1,400	Fără activități de pregătire	Oferă o conexiune Absent dintre Snagov și localitățile limitrofe și București și rețeaua feroviară intercity !!!
Linie feroviară nouă Snagov-București Obor Dezvoltat în cadrul PMUD	<u>31 km.</u> 180	1,400	Fără activități de pregătire	Oferă o conexiune absentă dintre Snagov și localitățile limitrofe și București și rețeaua Feroviară intercity

Harta 6-3 Proiecte scenariu complet feroviar



Observații: Așa cum rezultă din textul privind sistemul feroviar, lista proiectelor a fost preluată din MPGT, la care s-au mai adăugat cele "oferite" de CFR. "În plus, au fost compilate alte concepte de proiecte CF pentru a realiza o listă completă a proiectelor potențiale". Din aceste afirmații se deduce

faptul că sectorul feroviar nu a avut parte de o analiză aprofundată, așa cum a fost cazul în privința metroului și a celorlalte sisteme de transport de suprafață.

Ca urmare, testarea și evaluările diferitelor proiecte feroviare este cel puțin discutabilă. Spre exemplu:

-Aprecierea subtraversărilor feroviare ale Bucureștiului, considerate ca fiind echivalentul liniilor de metrou M1 respectiv M4, demonstrează lipsa de informații în domeniu. Oare la Paris, München sau Berlin, liniile Rețelei Expres Regionale (RER), respectiv ale S-Bahn-ului, care traversează diametral orașul, având stații comune cu ale metrourilor de ce au fost construite? Ele aduc în oras navetiștii din zonele suburbane/regionale și oferă posibilitatea de transfer la metrouri sau la sistemele de TP de la suprafață.

-În București, o astfel de subtraversare de la Gara de Nord spre Prgresul ar trebui studiată și construită simultan cu prelungirea spre sud a liniei M4, cu minim două stații de corespondență, permițând astfel navetiștilor și nu numai, să ajungă mai repede spre destinația dorită. În plus, față de Paris și Munchen, pe această linie vor putea tranzita și trenurile de lung parcurs spre Giurgiu-Ruse-Sofia (Istanbul) sau spre Constanța și retur (așa cum a propus Cincinat Sfințescu în urmă cu cca. 100 de ani); Subtraversarea spre Obor nu s-ar mai justifica;

6.3-Ce prevede PMUD privind ”Scenariile complexe”; (pct. 6.5.2., pag.303).

”Scenariile complexe sunt elementul cheie în elaborarea PMUD. Scenariile sunt create pentru a permite investigarea impactului diferitelor rețele asupra atingerii obiectivelor PMUD. În contextul Regiunii București-Ilfov este necesar să evaluăm compromisurile între diverse pachete de soluții extinse, precum metroul subteran, ce oferă mobilitate unui număr mare de pasageri pe coridoare cu cerere mare, împreună cu acoperirea complementară oferită de modurile transportului public de suprafață, precum tramvaiul rapid și autobuzul rapid, ce oferă o accesibilitate îmbunătățită în toată regiunea. Ulterior evaluării sistematice a măsurilor din scenariile de ”Dezvoltare maximă,” cele mai puternice proiecte din moduri diferite au fost grupate în trei scenarii complexe.”

” În abordarea sarcinii de elaborare a scenariilor complexe, s-au definit trei principii directoare”:

1. ”**Ierarhie-** Crearea unei ierarhii principale a transportului public rapid din regiune, pe baza căreia pot fi organizate toate celelalte moduri de transport. Deoarece rețeaua de **Metrou** a Bucureștiului este în prezent și în viitorul previzibil furnizorul cel mai eficient de mobilitate publică rapidă din regiune. Dată fiind abilitatea sa de a transfera sute de mii de pasageri zilnic, acest mod a fost componenta cheie în fiecare dintre cele trei scenarii. Numai după definirea componentei metroului au fost adăugate în pachetul scenariului traseele de **Tramvai rapid** și de **Autobuz rapid**”;

2. **Maturitate-** Dată fiind perioada lungă de implementare necesară pentru construirea și operarea proiectelor de infrastructură mare, în mod special metroul, și orizontul de timp de 15 ani al PMUD, fiecare scenariu ar trebui să includă cel puțin un proiect pregătit pentru implementare înainte de 2020. Din perspectiva statutului planificării a diverselor proiecte de metrou, singurul identificat ca fiind suficient de matur pentru implementare este Linia 6 de Metrou, iar astfel acest proiect va fi inclus în toate cele trei opțiuni complexe;

3. **Integrare multi-modală-** În vederea unei acoperiri optime ce oferă mobilitate și accesibilitate în zona urbană, fiecare scenariu trebuie să includă un mix de moduri de infrastructură mare: Metrou, Tramvai rapid și Autobuz rapid. Naveta pe calea ferată, deși în România este considerată a fi un important mod de transport, a fost luată în considerare doar episodic în scenariile complexe. Îmbunătățirile acestui mod de transport sunt stabilite la nivel național, conform recomandărilor din raportul AECOM 2013.”

Observatii: În toate cele trei "scenarii complexe" s-au inclus numai trei sisteme: Metrou, Tramvai rapid și Autobuz rapid. Calea ferată, "deși în România este considerată a fi un important mod de transport, a fost luată în considerare doar episodic....", deoarece: "Îmbunătățirile acestui mod de transport sunt stabilite la nivel național, conform recomandărilor din raportul AECOM 2013."**!?!?**

Cum MPGT n-a tratat sistemul feroviar al Bucureștiului, iar acest "mod important de transport" n-a fost inclus în scenariile PMUD-ului, se pare că nu este **agreat!?!?** Totuși, mai există speranțe, care rezultă din scenariul de mai jos, care începe cu "Serviciu regional feroviar îmbunătățit"

6.4-Ce prevede PMUD-ul, referitor la sistemul feroviar, în cadrul "scenariului optim" (pag.337 pct.8.3) ?; Cităm:

"După evaluarea de proces a scenariului și identificarea Scenariului-1, împreună cu factorii interesați, din perspectiva scenariului optim pentru anul țintă 2030, pentru Regiunea București-Ilfov, consultantul a făcut câțiva pași pentru a rafina reprezentarea scenariului optim în cadrul TDM.

Etapele de optimizare detaliate mai jos au fost discutate cu factorii interesați și testate în modelul pentru a asigura impactul pozitiv semnificativ asupra regiunii:

1-"Serviciu regional feroviar îmbunătățit – pe baza proiectelor cu 'Prioritate națională' detaliate în cap. 6.2. Astfel, scenariul include:

- o Conexiune pe cale ferată între Gara de Nord și AIHC
- o Viteze comerciale mai mari (70 km/h în loc de 40 km/h) pentru coridoarele feroviare dintre București și nodurile regionale reprezentate în model ca părți externe, planificate să beneficieze de modernizări de infrastructură: Pitești, Constanța, Craiova, Urziceni-Galați și Giurgiu.
- o Serviciu de transport feroviar direct între nodurile regionale, cu trecere prin București de-a lungul inelului feroviar și incluzând Ploiești-Giurgiu, de exemplu."

2. Extinderea rețelei urbane existente de metrou:

- a) Extinderea magistralei M2 Pipera:....
- b) Extinderea magistralei M3 Păcii – Militari:....

3. Servicii de transport public de suprafață îmbunătățite

4. Taxe de parcare majorate-.....

5. Rată crescută de utilizare DNM –....

Observatie: Se pare că, în acest scenariu calea ferată are o șansă să fie implicată dar, așa cum rezultă din tabelul 8.5 de mai jos, aportul ei rezultă ca fiind nesemnificativ**!?!?**

Tabel 8-5 Număr zilnic de călători în Transportul Public per mod

Mod/Scenariu	Bază 2015	Ref.2030	Scenariu optim	3:1 %
0	1	2	3	4
Metrou	850,000	137,000	1,658,000	+ 95
Tramvai	470,000	380,000	570,000	+21
LRT			390,000	
Șine	50,000	60,000	55,000	+10
Troleibuz	200,000	200,000	180,000	-10
Autobuz	940,000	780,000	910,000	-3,2
BRT			100,000	
Maxi-Taxi	80,000	130,000	120,000	+50 !!!?
Total călători îmbarcați	2,590,000	1,687,000	3,983,000	
Toatal călători	1,500,000	1,525,000	2, 000,000	+33
Rată transfer	1.64	1,83	1,86	

Tabel 8-5 (pag 345) prezintă o comparație a numărului de călători din transportul public per mod în situația curentă și viitorul scenariu de referință.

Observatie: Dacă creșterea de 95 % prognozată la metrou , care este de dorit și de așteptat urmare a extinderii rețelei; dacă creșterea cu 21% a numărului zilnic de călători care utilizează tramvaiul, datorată probabil introducerii tramvaielor rapide, este de așteptat, nu găsesc explicații pentru creșterea cu 50% a numărului de călători care folosesc maxi-taxi!!!? Oare sistemul maxi-taxi constituie o bună practică europeană?

Acesta să fie ”scenariul optim” sau ”de referință”? Optim pentru cine?

Probabil pentru cei care în ultimii 25 de ani au distrus calea ferată ca să prospere societățile de transport rutier, gen maxi-taxi, indiferent de consecințele pe care trebuie să le suporte societatea, adică cetățenii!

Se pare că, experții n-au avut o experiență suficientă în ceea ce privește implicarea sistemului feroviar în traficul urban/suburban/regional, așa cum se petrece în Europa și nici colaboararea cu calea ferată n-a funcționat corespunzător.

6.5-Ce prevede PMUD-ul în rezumatul de la pag. 354?

”Rezumat – Efectul măsurilor din Model

1. Serviciu regional de transport pe șine îmbunătățit - Numărul de călători îmbarcați pe coridorul relevant de transport pe șine crește ca urmare a creșterii frecvențelor și vitezelor comerciale. Cu toate acestea, volumele nu sunt o proiecție optimă a cererii anticipate, datorită acoperirii geografice a Modelului de Cerere de Călătorii, concentrat pe regiunea București –Ilfov, și capacității limitate de a reprezenta cererea regională și națională.

2. Extinderea rețelei actuale de metrou urban – Creșterea numărului de călători îmbarcați de la ~138.000 în scenariul de referință până la ~ 174.000 în scenariul optim în timpul orelor de vârf și îmbunătățirea performanței rețelei de metrou (revizuire în secțiunea 8.3).

3. Servicii îmbunătățite de transport public de suprafață – Creștere semnificativă a numărului de călători îmbarcați în tramvaie, ~57.000 în scenariul de referință versus ~38.000 în scenariul optim la orele de vârf, după îmbunătățirea vitezei în rețea. Liniile de tramvai rapid și autobuz rapid prezintă un grad de utilizare semnificativ, cu un număr de călători de ~40.000, respectiv ~10.000 la orele de vârf, și susțin rețeaua existentă.

4. Tarife de parcare mai mari – Scăderea de ~15% a cererii auto de parcare în zonele din centrul Bucureștiului la oră de vârf dimineața.

Creșterea ponderii DNM – Creștere de ~3% a transportului nemotorizat, rezultat din creșterea nivelului de utilizare a bicicletelor datorită implementării proiectului cu piste pentru biciclete și a creșterii restricțiilor privind utilizarea autoturismelor.”

6.6-Decizia Comitetului director PMUD din 25 noiembrie 2015 !! (pag.354)

”În urma celei mai recente întâlniri cu membrii Comitetului Director PMUD din data de 25 noiembrie 2015 s-a definitivat lista finală de proiecte ce va reprezenta scenariul final agreat pentru PMUD. Reprezentanți ai unor direcții diverse din cadrul Primăriei Municipiului București, ai Consiliului Județean Ilfov, Ministerului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice, ADRBI, ai Metrorex, RATB, Primăriei Mogoșoaia au fost prezenți la aceste întâlniri. Lista finală de proiecte cuprinde proiectele aferente scenariului optim la care se adaugă alte câteva proiecte, cu mențiune că au existat reactualizări ale valorilor estimate ale investițiilor, dar scenariul final rezultat ca urmare a acestui Comitet Director nu a fost testat cu modelul. Detalierea tuturor proiectelor aferente listei finale este realizată în Capitolul 10”

6.7-Ce proiecte feroviare, aferente scenariului optim, cuprinde ”lista finală”?:

1- ”Proiecte propuse/preluate din Master Planul General de Transport:

- Modernizarea liniei de c.f. București Nord-Aeroportul H.Coandă,
- Terminal intermodal în vecinătatea AIHC, județul Ilfov;
- Operarea serviciilor feroviare pe ruta București/Jilava/Giurgiu;(După construcția podului de la Grădiștea);
- Modernizarea de linii de c.f. între București și orașele importante,

2 Proiecte propuse de PMUD:

- Centura feroviară a Bucureștiului; Tronsonul de est pentru realizarea centurii verzi;
- Gări din rețeaua feroviară națională; principalele stații de pasageri trebuie avute în vedere pentru reabilitare....;
- Studiu privind îmbunătățirile căii ferate a CFR (!??); Realizarea unui studiu de fezabilitate ce va evalua aliniamentul (!??) potențial și modernizarea căii ferate, precum și nivelul de costuri asociate proiectelor de cale ferată în Regiunea București Ilfov. Incluzând: Conexiunea Gara de Nord-AIHC, inelul feroviar, calea ferată pe ruta Snagov, modernizări stații regionale”

NB: Pentru noul studiu privind ”îmbunătățirile căii ferate”, se propune alocarea, de la Bugetul de Stat a unei sume de 1,5 mil Euro (fără TVA). Alți bani altă distracție.

Observatii:

Este foarte greu de făcut o apreciere pozitivă asupra modului în care a fost tratat, în acest studiu, sistemul feroviar.

Dacă MPGT, în conformitate cu caietul de sarcini, n-a studiat sistemul feroviar al Bucureștiului, afirmând-se că acesta va face obiectul unui alt studiu, iată că și acest ”alt studiu” ne trimite spre un al treilea studiu!? Mai mult decât atât MPGT a propus diminuarea rețelei de cf cu cca 40%!?

În aceste condiții nu mai este cazul să ne mai mirăm de ce traficul cu maxi-taxi este prognozat cu o creștere spectaculoasă (+50%), ca fiind una dintre cele mai bune practice europene!!

Ce se mai alege din sintagma ”bunele practici europene”?; cum vom putea diminua traficul navetiștilor cu autoturismele personale sau cu maxi-taxi?; cum vom reduce poluarea și ambuteiajele din București, dacă nu oferim navetiștilor o alternativă, atractivă și durabilă?

Dacă recomandările făcute echipei de consultanți, în cadrul Grupului de lucru de la PMB, n-au fost luate în considerare ce să mai așteptăm de la dezbaterea publică, demarată recent, după aprobarea de către ”Comitetul director”, în data de 25 noiembrie 2015, a listei de proiecte? Această dezbatere este tardivă și formală, așa cum a reeșit și din recente discuții purtate cu ONG-urile.

Se pare că nici MT, respectiv reprezentanții CFR-ului, nu s-au implicat serios, mulțumindu-se cu transmiterea unei liste de proiecte extrase, în principal, din MPGT.

Din fericire, Metrorex-ul, aflat tot în subordinea MT, a știut să-și promoveze proiectele mai ales că, unele dintre ele erau la maturitate. Nu în ultimul rând trebuie apreciată contribuția SC Metroul SA, care a avut un reprezentant în echipa de experți. Oare Calea Ferată Română de ce nu a avut un reprezentant în echipă. N-a primit dezlegarea de la MT?

7-Ce este totuși de făcut pentru București și zona sa de influență în transporturi?

Dacă dorim cu adevărat să diminuăm ”presiunea” autoturismelor asupra Bucureștiului, cu toate consecințele favorabile ce decurg din aceasta, se impune să aplicăm și noi ”*bunele practici europene*”. În acest sens, PMUD-ul pentru ”Regiunea București Ilfov”, trebuie/trebuia să prevadă în mod explicit ceea ce dorește de la sistemul feroviar. Astfel:

7.1-Trebuie valorificată rețeaua de linii ferate radiale din jurul Bucureștiului, prin introducerea în circulație a unor trenuri suburbane/regionale, pe baza unui program de circulație cadentat, la intervale scurte (15-30 minute), astfel încât să satisfacă nevoile diferitelor categorii de călători (angajați cu program zilnic, cu program în tură, elevi și studenți).

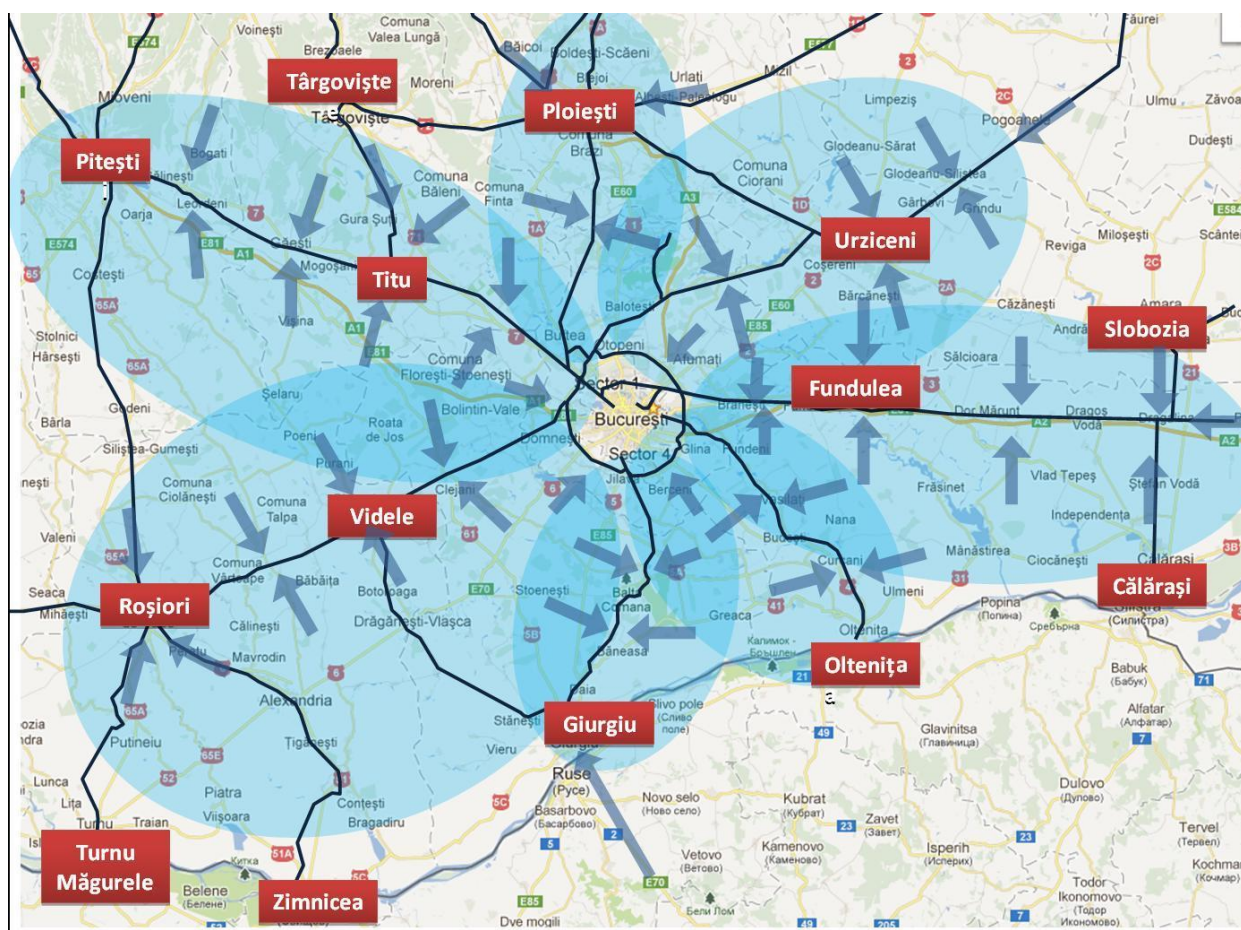


Fig.27-Rețeaua de căi ferate din zona de influență a Bucureștiului

Aceste trenuri vor putea prelua o parte dintre cei ce folosesc în prezent, pentru navetă, autoturismele personale sau microbuzele.

Vor trebui înființate și amenajate, noi puncte de oprire, funcție de cerințe. Un exemplu în acest sens ar fi "Halta Parc Mogoșoia", foarte apropiată de zona locuită și de parc. Transportul rutier cu microbuze va trebui, în parte, restructurat și orientat spre colectarea și distribuirea călătorilor spre și de la gările feroviare, ca sistem complementar (sarcina ATMB-If).

Pe raza zonei metropolitane București-Ilfov tarifele de călătorie și titlurile de transport vor trebui să fi aliniate la tarifele transportului public metropolitan integrat B-If (eventual pe zone).

În toate stațiile și punctele de oprire (halte) trebuiesc amenajate parcări pentru biciclete, motociclete și autoturisme, pe principiul "P&R". Nu în ultimul rând trebuie amenajate peroanele pentru facilitarea accesului călătorilor.

7.2--Programul trenurilor suburbane/regionale trebuie să fie introdus începând cu liniile modernizate și cu cele a căror infrastructură permite încă realizarea unor viteze comerciale competitive, după cum urmează:

-București Nord-Ciulnița-Călărași 126 km;

-București Nord-Ploiești Vest-Câmpina-Predeal (140 km);

-București Nord-Ploiești Sud-Buzău (120 km);

-București Nord-Videle-Roșiori (100 km); Încă nemodernizată dar prevăzută în MPGT.

7.3-Pentru celelalte linii, a căror infrastructură nu permite în prezent realizarea unor durate de parcurs atractive, trebuie demarat, cât mai urgent, un program de readucere a lor, cel puțin la nivelul parametrilor proiectați. Astfel:

-Linia București-Titu-Golești-Pitești (108 km), trebuie refacționată ca să permită circulația trenurilor de călători cu 120 km/h. Soluția ideală ar fi modernizarea și electrificarea, pentru viteza de 160 km/h. Pe această linie există un mare potențial de călători navetiști generat de obiectivele fabricii de autoturisme Dacia-Renault (Centrul de Cercetare de la Titu, uzina de la Mioveni) și nu numai, navetiști care în prezent folosesc sistemul rutier. Pe această linie, până la electrificarea ei se vor putea utiliza ramele cu tracțiune diesel (Desiro);

Nu trebuie omisă nici ramificația Titu-Târgoviște-Pietroșița (67 km).

De asemenea trebuie subliniat că linia București-Pitești, urmează să fie prelungită spre Râmnicu Vâlcea, fiind prevăzută și în MPGT;

-Linia București Nord-Urziceni-Făurei, trebuie refacționată ca să permită circulația trenurilor de călători cu 120 km/h. Soluția ideală ar fi și în acest caz, modernizarea și electrificarea, pentru viteza de cel puțin 160 km/h; Nu este prevăzută în MPGT, cu excepția porțiunii dintre București Nord și Aeroportul Otopeni

-Linia Titan Sud-Oltenița (60 km) ??

7.4--Linii în prezent închise sau linii ce urmează a se construi:

-Linia București Nord-Centura de vest-Progresu-Giurgiu (? Km), închisă de peste 10 ani (10 august 2005), trebuie modernizată și electrificată, pentru viteza de 160 km/h. Această linie face parte din coridorul TEN-T IX și asigură legătura feroviară directă cu Bulgaria, Grecia și Turcia. Este prevăzută în MPGT;

-Linia București Nord-Aeroportul Henry Coandă. Este prevăzută în MPGT. Cea mai mare porțiune face parte din linia București Nord-Urziceni-Făurei, care a fost menționată la pct.1.2. În afara de modernizarea ei mai sunt necesare următoarele lucrări mai importante:

- dublarea de la Mogoșoaia la Aeroport;;

-realizarea unui tunel de cale dublă pe sub DN1;

-realizarea stației de la Aeroport (comună cu cea a viitoarei linii de metrou);

-realizarea racordurilor de cale ferată pentru ieșirea din stație spre magistrala București-Ploiești și spre Urziceni,.. Prin această stație vor trebui să circule și trenurile de lung parcurs de pe liniile principale, spre exemplu dinspre și spre Brașov, Iași, Suceava, Galați, așa cum se solicita prin Cartea Albă pentru Transport, emisă de UE în 2011;

7.5- Gara de Nord, trebuie să facă obiectul unui studiu separat care s-o transforme cu adevărat în principala poartă de intrare în București.

Este în prezent lipsită de capacitatea necesară pentru primirea/expedierea trenurilor, în primul rând datorită stării infrastructurii. Spre exemplu, viteza trenurilor la garare și expediere este limitată la trecerea peste schimbătoarele de cale, la 5-10 km/h.!! Acestui aspect i se adaugă dezavantajului generat de faptul că, fiind stație de tip terminus, timpii de ocupare a liniilor sunt mult mai mari.

Până la rezolvarea radicală a Gării de Nord, se impune urgentarea reabilitării infrastructurii acesteia, respectiv creșterea capacității de primire/expediere, indispensabilă aplicării programelor de circulație în tacte pentru trenurile suburbane/regionale;

În PMUD este prevăzut ca: "Gările, (sa fie) transformate în poli intermodali principali" (pag 684):

"Gările principale, care asigură conectarea orașelor și a zonelor lor de influență la marile fluxuri continentale, de mare viteză, se transformă în poli intermodali principali ai acestora. (fig U11a,b)Complexe noduri de rețea care asigură conectarea transportului de lungă distanță și mare viteză la transportul local, gările devin nuclee de accesibilitate privilegiată care generează și centralitate urbană.Cerea de localizare în zona de influență a gărilor crește determinând procese de

restructurare, regenerare urbană, uneori la nivelul unui areal larg (“cartierul gării”). În același timp, gările sunt “porți feroviare” reprezentative pentru orașe și comunitățile lor.

Gara de Nord, ca viitor nod feroviar al rețelei transeuropene de transport (TEN-T), trebuie să se transforme în polul intermodal principal al orașului București și al zonei sale de influență .

Un proiect integrat de regenerare urbană trebuie să anticipeze și să coordoneze procesele de restructurare urbană care însoțesc o astfel de transformare .

În afară de gara de Nord, alte gări din București: Gara Progresu, Gara Obor, Gara de Est, Gara Cotroceni (în prezent dezafectată), au potențialul de a deveni, în viitor (H 2030+) **poli intermodali la nivel regional**, care să conecteze un viitor transport metropolitan feroviar cu transportul local . (v.fig.U57,U58) Deși acest tip de proiect este greu fezabil pe termen scurt, este necesară **protejarea vechilor culoare radiale de cale ferată, nefolosite în prezent, de presiunea unor investiții imobiliare**. Ocuparea acestora ar putea compromite șansa dezvoltării în viitor, fără costuri enorme, a unui transport feroviar de interes local și/sau regional (tramvai, tram-tren, tren, metrou)”.

”La nivelul Județului Ilfov, concomitent cu dezvoltarea unui transport regional feroviar (H2030), **gările ar trebui să devină poli intermodali ai localităților** din zona de influență și polarizare a capitalei, care să ofere condițiile de orientare a deplasărilor pendulare către transportul feroviar și, astfel, de diminuare a automobilității pe penetrantele rutiere în București. Acestea trebuie să creeze condiții confortabile de transfer între automobil, transportul public local, transportul regional feroviar, incluzând parcări de transfer (park&ride) și parcări pentru biciclete (Bike&ride)” (pag.685).

Observatie: Orizontul de timp preconizat ”H 2030+ ” pentru transformarea gărilor cât și pentru ”dezvoltarea unui transport regional feroviar”, este prea îndepărtat. Ce ne lipsește ca să putem rezolva mai repede infrastructura feroviară în această zonă? Voința politică pentru reglementarea serviciului cu maxi-taxi?

De asemenea, la pag.637 este menționată propunerea din PUG 2035:

”PUG 2035-oferta tehnică (v. Anexa PUG 2025 – oferta tehnică) propune o viitoare dezvoltare a zonei Gării de Nord (“orașul gării”), formulând ipoteza mutării componentei internaționale la limita orașului, pentru continuitate de parcurs pe coridoarele TEN-T feroviar Rin-Dunăre (fost IV) și fost IX și relocarea unor relații feroviare pe centura orașului. (Fig. U10)

care, nu corespunde ”bunelor practici europene”. Din fericire este combătută de textul următor din PMUD (pag.637-638), care este corect:

”După modelul actual al gărilor principale, europene, **reamenajarea Gării de Nord, a zonei sale adiacente dar și a unei zone mai largi de influență**, ar trebui să se facă printr-un proiect complex, integrat, care să pună în coerență dezvoltarea acestuia ca **nod intermodal complex** cu un **proiect de regenerare urbană**. Este necesară valorificarea valențelor de **centralitate urbană** a zonei Gării de Nord, pe care le conferă nodul de rețele de transport, **nucleu de accesibilitate complexă, la toate nivelurile teritoriale (național, regional, local)**. Dezvoltarea viitoare a Gării de Nord ca gară pentru trenuri de mare viteză (H2030+), pe coridoare TEN-T, ar fi oportun să fie corelată cu dezvoltări urbanistice care să valorifice accesibilitatea sporită prin localizarea unor activități de interes internațional și regional.

Arealul adiacent gării trebuie să devină nu doar un spațiu de circulație ci și un spațiu urban reprezentativ, estetic și agreabil, caracteristic unei centralități și unei porți urbane principale (fig.U11 a,b).

Conectarea Gării de Nord cu centrul orașului trebuie de asemenea ameliorată, în special prin transport public și trasee pentru deplasări nemotorizate (fig U27,28).

Se dau ca exemple de bune practici: Reorganizarea gării Saint Jean, din Bordeaux, ca pol intermodal (conectat la TGV tren de mare viteză) și reamenajarea pieței gării cu prioritate acordată utilizatorilor, precum și reorganizarea gării King's Cross – St.Pancras (gară Eurostar) și azonei sale adiacente, Londra.

7.6-Trenuri suburbane

Se impune ca, MT respectiv SN CFR Călători, să achiziționeze câteva rame electrice cât mai repede cu putință (nu trebuie exclusă nici implicarea industriei autohtone), cu care să se organizeze un program de circulație cu trenuri suburbane/regionale, în tacte, începând cu liniile deja modernizate, menționate la punctul 1.1 de la pag. 20; Ramele electrice, trebuie să fie apte să circule cu viteza maximă de cel puțin 160 km/h și să aibă accelerație mare, astfel ca să poată realiza timpi de mers cât mai mici. Aceste trenuri trebuie să fie prevăzute cu spații pentru biciclete, pentru cărucioarele persoanelor cu dizabilități locomotorii și pentru cărucioarele cu copii. De asemenea trebuie să fie prevăzute cu facilități (rampe sau dispozitive de ridicare) pentru urcarea și coborârea acestor cărucioare.

7.7-Transportului rutier cu autobuze/microbuze, indispensabil în conceptul unui sistem de TP integrat, îi revine misiunea de a deservi, în mod special, traseele lipsite de o alternativă (tren, metrou, tramvai) precum și pe acea de a colecta și distribui călătorii spre și de la stațiile de cale ferată, capetele liniilor de metrou și tramvai.

7.8-Autobuze în dotarea căilor ferate; În majoritatea țărilor din UE, căile ferate au și un parc propriu de autobuze cu care fac colectarea/distribuția călătorilor spre și de la stațiile de cale ferată, curse paralele cu linia de cf la orele când traficul nu justifică circulația unui tren și nu în ultimul rând preiau călătorii atunci când, din diverse motive, o linie este închisă. Astfel, calea ferată din Germania (DB), are în dotare 15.000 de autobuze (Bahn-Bus) arondate celor zece Regionale (DB-Regio), calea ferată din Austria are 2500 de autobuze în dotare, etc.



Fig. 28- Autobuz al căilor ferate din Germania (DB)

Prin acest sistem integrat, căile ferate își respectă și fidelizează călătorii, conservându-și și veniturile cu încasările rezultate din vânzarea de bilete.

În țara noastră, dacă se închide o linie de cale ferată, precum linia București-Giurgiu (porțiune a coridorului IX TEN-T, cu legătură transfrontalieră !!??), închisă de peste zece ani (august 2005), călătorii sunt abandonați de factorii responsabili din MT respectiv CFR, fără nicio remușcare fiind preluați de societățile private de transport cu microbuze, în condiții de siguranță și confort discutabile. Acestea prosperă iar operatorul feroviar al statului pierde. Culmea este că CFR-ul a avut, până în anul 1948, parc propriu de autobuze, preluate prin HG de către nou înființata Regie Autonomă de Transport Auto (RATA).

Oare de ce n-am revenit după 1990 la experiența și organizarea anterioară a CFR-ului în acest domeniu, sau de ce n-am recurs la aplicarea ”bunelor practici europene”!??

Oare de ce in anul 1998 s-a destructurat SNCFR ? Invocarea ”directivelor europene” nu este plauzibilă deoarece în UE există țări, precum Germania, Austria, Franța, și altele, care și-au menținut structura de concern (holding). Există o explicație: În MT interesele societăților de transport rutier sunt mult mai bine reprezentate



Fig.29- Autobuze CFR (1940)

X

X

X

Ce trebuie făcut ca să îndreptăm starea de lucruri din acest domeniu?

Considerăm că, o parte dintre propunerile și măsurile mai sus prezentate, privind integrarea sectorului feroviar în conceptul de "Sistem de transport public integrat în București și zona sa de influență în transporturi", ar trebui incluse în acest PMUD pentru București-Ilfov. Ne referim în primul rând la introducerea unor trenuri suburbane/regionale, cu mers cadențat, pe liniile modernizate (pct. 7.2, pag. 25), precum și la celelalte măsuri necesare aplicării sistemului P&R.

Propunerea făcută de către consultanți privind alocarea unei sume de cca 1,5 mil Euro pentru realizarea unui studiu separat pentru sistemul feroviar, ar trebui alocată elaborării unui "proiect fanion", de transformare a Gării de Nord într-o "Eurogară", care să includă transformarea din gară terminus în gară de tranzit precum și regenerarea urbană a zonei înconjurătoare

Așteptăm cu interes reacții și eventuale alte sugestii.

Octavian Udriște

Asociația pentru Mobilitate Metropolitană

Octavian.udriste@clubmetropolitan.ro

București, ianuarie 2016

Tf. Mobil: 0724 459 655