

[Redacted]

OBSERVAȚII asupra PMUD București - Ilfov

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

În data de 16 ianuarie 2016, reprezentanții [REDACTAT] participat la dezbaterile publice a Planului de mobilitate Urbană Durabilă 2016-2030 – regiunea București – Ilfov.

Dorim pe această cale să vă aducem la cunoștință punctele noastre de vedere referitoare la proiectele propuse de PMUD dedicate transportului public (secțiunea I – Reformă instituțională și întărirea capacității administrative – pag. 31-34 și secțiunea II - Transport public local și feroviar inclusiv intermodalitate și multimodalitate – pag. 35-49).

I. Reformă instituțională și întărirea capacității administrative

A-1 Introducerea reformei instituționale prin înființarea ATMB

Considerăm că acest punct reprezintă prioritatea proiectului în vederea integrării serviciilor de transport public din București și jud. Ilfov. Proiectul în varianta prezentată exclude Ministerul Transporturilor din rândul autorităților de implementare. Întrucât un transport integrat, așa cum este prezentat mai departe în PMUD, înglobează și transportul cu metroul, dar și pe calea ferată, considerăm necesar ca alături de PMB, CJI și primăriile localităților din Ilfov, la constituirea ATMB să participe și Ministerul Transporturilor. Trecerea transportului public dintre jud. Ilfov și București de la Ministerul Transporturilor la CJI se poate aplica doar pentru transportul auto, nu și pentru cel feroviar.

A-2 Program reorganizare RATB din Regie Autonomă în Companie comercială, deținută de Consiliul General al Bucureștiului și modernizare instituțională

Având în vedere imposibilitatea actuală de accesare a fondurilor europene pentru modernizarea parcului existent ca și regie autonomă, măsura transformării RATB în societate comercială este obligatorie chiar și în cazul aplicării întârziate a PMUD (fapt menționat recent într-o declarație publică și de ministrul Fondurilor Europene, doamna Aura Răducu)

A-3 Realizarea PSC (contract de servicii publice) cu operatorii de transport public interni și cu operatorii privați

Remarcăm că nu este menționat CFR, iar ca autoritate de implementare nu este menționat Ministerul Transporturilor (atât pentru CFR, cât și pentru Metrorex). De asemenea, absența în prezent a unui contract de servicii publice între PMB și Metrorex (gestionat de MT), constituie un impediment în accesarea fondurilor europene.

II. Transport public local și feroviar inclusiv intermodalitate și multimodalitate

C-1 Conectarea infrastructurii de tramvai prin Piața Unirii

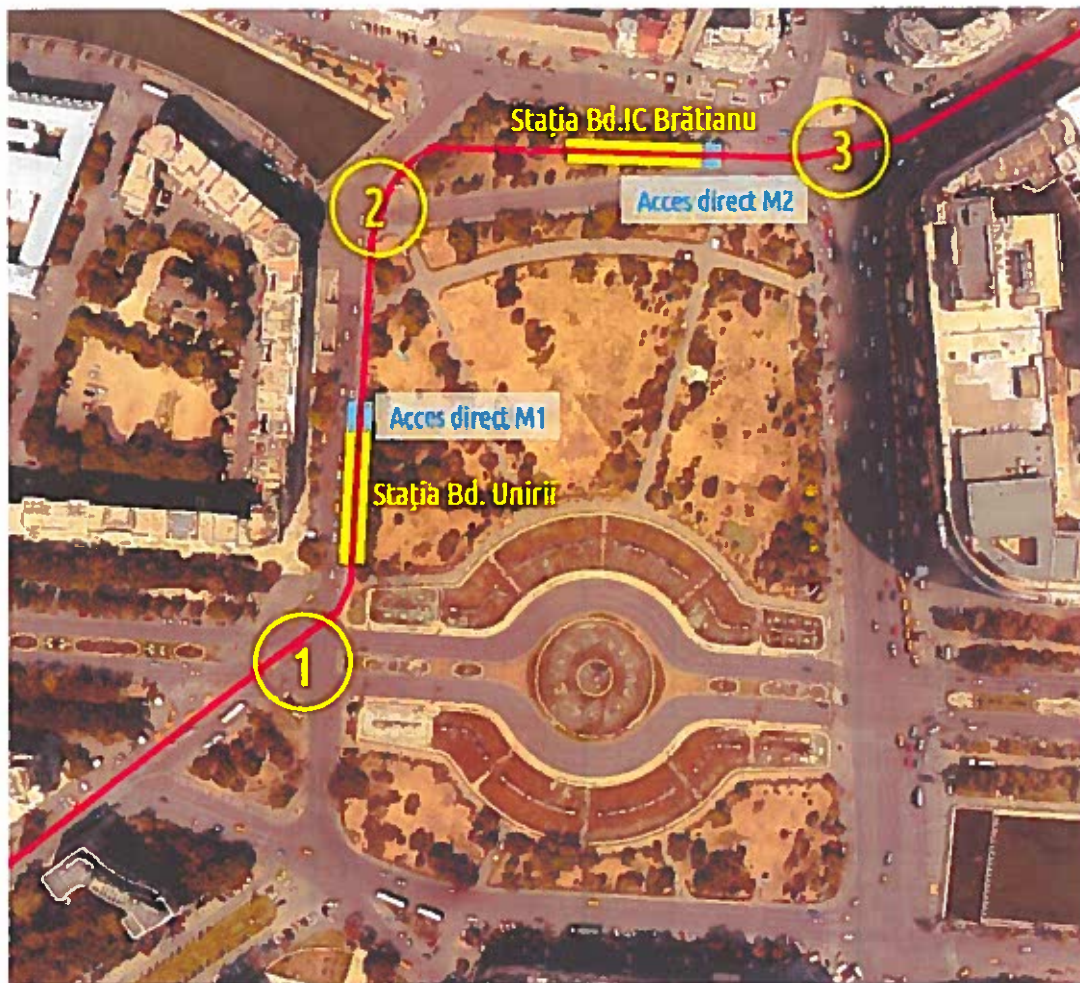
Proiectul este considerat obligatoriu în absența realizării într-un termen predictibil a magistralei M7 de metrou.

Apreciem că soluția prezentată în PMUD nu este cea optimă, generând 4 conflicte majore de trafic, astfel:



- 1- Conflict de trafic cu direcția principală de circulație (dinspre alea vestică către cea sudică)
- 2- Conflict de trafic major cu toate direcțiile de deplasare – posibilitatea de traversare a intersecției doar de un singur tramvai pe o fază separată de semaforizare
- 3- Conflict de trafic cu direcția de deplasare dreapta către bd. Unirii
- 4- Conflict de trafic la virarea tramvaiului dinspre Bd. Corneliu Coposu către alea estică a Pieței Unirii

Soluția propusă de noi presupune utilizarea unui traseu paralel cu aleile vestică și nordică, ca în figura de mai jos.



În această propunere nu sunt decât două conflicte de trafic, din care doar unul major.

- 1- Conflict de trafic care va necesita o fază distinctă de semaforizare pentru a permite traversarea intersecției de 1-2 tramvaie.
- 2- Conflict de trafic minor, având în vedere că circulația auto se desfășoară preponderent dinspre aleea nordică către cea vestică.
- 3- În această intersecție nu există niciun conflict de trafic având în vedere că pe direcția est-vest este interzis virajul stânga.

În această situație, propunerile noastre pentru traseele de tramvaie care vor tranzita Piața Unirii sunt:

- Linia 21 – care va cuprinde actualele trasee ale liniilor 21 și 32. Traseul va putea fi ulterior upgradat la nivel de LRT (LRT 7)
- Linia 32 – va rămâne ca o suplimentare a capacității de transport către cart. Rahova și va avea traseul: Depoul Alexandria – Piața Sf. Vineri
- Linia 7 – care va cuprinde actualele trasee ale liniilor 7 și 16, asigurând astfel o legătură nord-sud complementară magistralelor de metrou M2 și M4 (propusă).

Considerăm suficiente trei linii de tramvai pentru tranzitarea Pieței Unirii, pentru a nu afecta fluența acestui coridor de transport.

Pentru a facilita transbordarea către celelalte linii de tramvai din zonă, propunem ca liniile de tramvai care vin dinspre Hala Traian să aibă punct terminus Piața Sf. Gheorghe, iar linia 5 dinspre Piața Gemeni să aibă punct terminus Piața Sf. Vineri.

Pentru a asigura o legătură mai eficientă, liniile 27 și 47 se pot comasa, asigurând o axă de transport directă între est și vest prin Bd. Mărășești.

De asemenea, propunerea noastră prevede crearea de accese către stațiile de metrou, care vor fi amplasate la extremitățile peronelor, cu investiții minime prin racordarea la coridoarele de acces existente (model aplicat la stația Crângași).

C-2 Îmbunătățirea infrastructurii de tramvai

Proiectul este necesar, însă în cardul secțiunilor propuse spre modernizare se constată următoarele aspecte:

- Sunt omise segmente importante pentru asigurarea legăturilor existente:
 - o tronsonul Str. Barbu Văcărescu – Av. Șerbănescu (linia 5)
 - o tronsonul Șos. Pantelimon, între Bd. Ferdinand și Bd. Pierre de Coubertin (liniile 14 și 36)
 - o tronsonul Bd. Ion Mihalache, între Piața Victoriei și Str. Dr. Felix (liniile 24 și 45)
- Nu sunt menționate legături noi, esențiale, prevăzute în Planul General de Transport al Municipiului București:
 - o Linie de legătură între Bd. Dimitrie Pompei și Str. Barbu Văcărescu (liniile 5 și 16/36)
 - o Linie de legătură între Bd. Lacul Tei / Șos. Colentina și Șos. Pantelimon pe Str. Doamna Ghica
- În zonele în care se construiește metrou (M4 și M5), întrucât distanțele dintre stațiile de metrou sunt reduse, considerăm inoportună dublarea traseelor de metrou cu trasee de tramvai

C-4 Achiziționarea de material rulant tramvaie

Situația prezentată (pag. 424) nu menționează că cea mai mare parte a tramvaielor construite între 1972 și 1990 au fost reconstruite, o parte dintre ele (aprox. 60) având mai puțin de 10 ani de la data reconstrucției.

Apreciem că în paralel cu achiziționarea de tramvaie noi, poate continua proiectul de transformare / modernizare a tramvaielor V3A-93 existente în varianta V3A-2010-CA, care presupune tehnologii de tracțiune moderne și construirea unui segment cu podea parțial coborâtă.

C-5 Reabilitare depouri tramvaie / mixte

În raport cu precizările și propunerile din PMUD (pag. 431-433), apreciem următoarele:

- Depoul Dudești trebuie menținut având în vedere că a fost modernizat recent, dar și din punct de vedere al poziționării în cadrul rețelei
- Depoul Giulești poate fi redat funcțiunii sale printr-o modernizare de baza pentru a permite în principal gararea tramvaielor care deservește traseele din nord-vestul orașului
- Depoul Victoria poate fi transformat parțial în muzeu și în centru de instruire, spațiul suplimentar putând fie să continue să fie utilizat pentru gararea tramvaielor, fie să fie valorificat.
- Uzina de reparații (URAC), având în vedere gradul ridicat de uzură și poziționarea sa, propunem să fie relocată în spațiul adiacent depoului Titan (spații folosite azi pentru depozitarea deșeurilor și a materialelor vechi) și valorificarea terenului acesteia. Suma obținută astfel poate fi utilizată la modernizarea depourilor Colentina și Titan și construirea noului spațiu de reparații adiacent.

C-7 Îmbunătățirea sistemelor de automatizare pentru serviciile de transport cu tramvaiul

În vederea constituirii unui sistem integrat de transport, automatizarea serviciilor de transport trebuie tratată în mod unitar (tramvai + troleibuz + autobuz).

C-8 Transportul public între județul Ilfov și București

În prezent nu există informații publice despre traseele din județul Ilfov, nici măcar pe site-ul Consiliului Județean. De asemenea, cu excepția site-ului Primăriei orașului Voluntari, pe niciunul din site-urile celorlalte 39 de localități nu sunt menționate serviciile de transport public. Nu există stații marcate corespunzător sau orare afișate. În plus, o mare parte din vehicule sunt neconforme.

Noua rețea de transport dintre localitățile jud. Ilfov și București trebuie să fie una complementară rețelelor de transport pe șine și să asigure legături eficiente către acestea fără a le dubla (exemple actuale: liniile dinspre Voluntari sau Pantelimon care au punct terminus în zona Bucur Obor, liniile dinspre Popești Leordeni / Berceni care au punct terminus la Piața Sudului, liniile dinpre Buftea / Chitila care au punct terminus la Piața Clăbucet etc.)

C-9 Benzi cu prioritate pentru autobuze

În vederea constituirii unui sistem integrat de transport, prioritizarea serviciilor de transport trebuie tratată în mod unitar (tramvai + troleibuz + autobuz).

C-10 Modernizarea rețelei de troleibuz din București

Deși modernizarea transportului electric este încurajată de Uniunea Europeană prin oferirea de finanțare, iar multe trasee de autobuz actuale pot fi convertite în trasee de troleibuz, acest aspect este aproape ignorat în cadrul PMUD, unde este estimat un buget modest doar pentru perioada 2016-2023.

Ca proiect prioritar considerăm asigurarea conexiunii rețelei izolate din sudul orașului cu restul rețelei, în două puncte: prin prelungirea rețelei de la Piața Unirii la Piața Univerității pentru asigurarea legăturii către Gara de Nord și prin prelungirea rețelei de la Cal. Vacărești la Baba Novac prin Șos. Mihai Bravu pentru asigurarea legăturii cart. Berceni cu cart. Titan.

C-11 Reabilitarea stațiilor de autobuz pe baza standardelor propuse

În vederea constituirii unui sistem integrat de transport, serviciul de transport trebuie tratat în mod unitar (tramvai + troleibuz + autobuz). În acest sens, reabilitarea stațiilor de transport public se poate constitui în cadrul unui singur proiect unitar.

C-12 Îmbunătățirea operării și întreținerii autobuzelor și a cerințelor pentru flota de autobuze inclusiv achiziția de autobuze

Pentru achiziționarea de autobuze, trebuie avute în vedere diverse categorii de autobuze cu grade reduse de poluare, care să acopere mai bine gradul variat de utilizare a diferitelor trasee (autobuze urbane articulate de 18m, autobuze urbane standard de 12m, dar și autobuze de capacitate medie de 7-9m).

Deși modernizarea transportului electric este încurajată de Uniunea Europeană prin oferirea de finanțare, iar multe trasee de autobuz actuale pot fi convertite în trasee de troleibuz, acest aspect este aproape ignorat în cadrul PMUD. Reiterăm ideea ca traseele aglomerate de autobuze să fie convertite în troleibuze.

C-13 Reorganizarea traseelor de autobuz în București

În vederea constituirii unui sistem integrat de transport, reorganizarea traseelor de transport trebuie tratată în mod unitar (metrou + tramvai + troleibuz + autobuz), având în vedere cerințele de mobilitate și punctele de interes actuale, dar și dezvoltările urbane viitoare. Totodată un sistem de transport modern presupune completarea traseelor principale asigurate de transportul pe șine cu trasee secundare asigurate cu troleibuze și autobuze (sistem feeder).

C-14 Zone complexe

În vederea constituirii unui sistem integrat de transport, considerăm că numărul de zone prioritare la implementare până în 2022 trebuie să fie mult mai mare și să includă pe lângă punctele propuse, situate preponderent în centrul orașului, nodurile de transport cele mai aglomerate: Gara de Nord, Bucur Obor, Piața Sudului, Piața Eroii Revoluției, Piața Drumul Taberei, Piața Crângași etc.

După implementarea acestor puncte intermodale, se poate trece la faza a doua a implementării care să cuprindă și alte noduri importante: Piața Victoriei (care nu trebuie tratată prioritar), Pipera, Străulești, Ghencea, Piața Presei, Granitul etc.

Nu în ultimul rând, aceste puncte intermodale trebuie concentrate și în jurul noilor facilități Park & Ride (punctul C15).

C-15 Parcări de transfer (Park and Ride)

Propunerile din PMUD pentru identificarea posibilelor locații P+R presupune construcția sau prelungirea magistrelor de metrou, fără a exista un termen realist apropiat.

Pentru prima fază a proiectului trebuie avute în vedere locații situate în vecinătatea liniilor de metrou și tramvai existente: zona depoului Berceni (transfer la M2), zona stației de metrou Păcii (M3), zona stației de metrou Anghel Saligny (M3), pe Șos. Colentina în vecinătatea capătului liniei 21, pe Șos. Alexandriei în vecinătatea capătului liniei 32 și pe Șos. Giurgiului în vecinătatea capătului liniilor 7 și 25 (în viitorul îndepărtat M4).

În etapa imediat următoare, după finalizarea lucrărilor de construcție a magistrelor M4 către Străulești și M5 în Drumul Taberei, precum și a liniei de tramvai pe Șos. Pantelimon (în viitor metroul M5), se pot adăuga încă 3 locații în zonele Străulești (proiect în implementare), Râul Doamnei și Granitul.

C-16 Modernizarea și construcția de depouri de troleibuz

Înțelegem că acest proiect are statut de proiect-rezervă. Însă modernizarea depourilor existente este necesară, modernizarea transportului electric fiind încurajată de Uniunea Europeană prin oferirea de finanțare. Construcția unui depou nou de troleibuze ar fi necesară în momentul conversiei unor trasee aglomerate de autobuze în troleibuze – punctul C13

Comp 8-10 Investiții în Tramvai rapid / LRT

Referitor la achiziționarea de material rulant pentru conceptul LRT, considerăm obligatorii cerințele privind achiziția unor vehicule dedicate (moderne, cu capacitate sporită, podea joasă, sisteme de informare).

Pentru cele două exemple propuse (LRT 7 și LRT 3) trebuie avut în vedere că actualele coridoare sunt în cea mai mare parte recent modernizate și separate de trafic. Dacă linia propusă LRT 7 este evidentă (actualele linii de tramvai 21 și 32 unificate și apoi prelungite în viitor) și este necesară în lipsa construirii magistralei M7 de metrou, linia LRT 3 are un traseu forțat care se folosește de infrastructura existentă pe Șos. Progresului.

Orașul Popești – Leordeni se află situat în apropierea magistralei de metrou M2 și pentru un transfer rapid către centrul orașului se pot crea legături rapide din diferite puncte ale localității către stațiile de metrou Dimitrie Leonida și Berceni. În plus, linia LRT 3 propusă are precizat un terminal neclar situat undeva în Piața Victoriei. Trebuie să ținem cont că linia de metrou M2 leagă cartierul Berceni și extremitatea sudică a orașului Popești – Leordeni de Piața Victoriei într-un timp mult mai rapid (aprox. 20 de minute).

Nu în ultimul rând varianta propusă pentru LRT 3 se suprapune aproape total cu linia de tramvai 11, astfel se poate studia posibilitatea prelungirii acesteia până în centrul localității Popești – Leordeni (2 km) simultan cu creșterea frecvenței, îmbunătățirea condițiilor de trafic și achiziționarea de tramvaie noi.

În PMUD, nu este tratată linia de tramvai 41, singura linie ce se apropie de standardele LRT și pentru care în trecut au fost propuse planuri de modernizare (îmbunătățirea condițiilor de trafic și achiziționarea de tramvaie noi) și de prelungire pe o arteră nouă către Șos. Alexandriei.

Comp 11-13 Investiții în Autobuz rapid / BRT

Așa cum este prezentat în PMUD, conceptul BRT este implementat eronat. Dacă pentru coridorul BRT 3 (Buftea – Mogoșoaia – Străulești) există o justificare, acesta legând localitățile limitrofe din NV la metrou (M4) pe un traseu direct, ușor diferit de calea ferată, coridorul BRT 2 (Măgurele – Gara de Nord) traversează mare parte a orașului pe segmente aglomerate deservite mult mai bine de transportul electric.

Localitatea Măgurele poate fi legată rapid printr-un sistem BRT de terminalul Depoul Alexandria, unde călătorii își vor putea continua călătoria spre centrul orașului folosind linia LRT 7 (tramvaiul 32 azi), sau spre Gara de Nord pe un traseu similar cu propunerea BRT 2 din PMUD, folosind troleibuzul 96, a cărei circulație se poate optimiza (punctele C9-C13). Totodată, propunem înființarea unei linii de tren regional pe centura de vest a capitalei, care va putea realiza o legătură rapidă și directă către Gara de Nord. (a se vedea comp 1)

Pentru viitor, se poate avea în vedere înființarea și de alte linii de autobuz rapid (BRT) între localitățile mari ale jud. Ilfov și puncte terminale ale transportului rapid pe șine din București.

Comp 2-7 Transport subteran / metrou

Extinderea rețelei de metrou este principalul proiect de infrastructură pentru dezvoltarea zonei metropolitane București – Ilfov.

Considerăm prioritare:

- continuarea lucrărilor la întreaga magistrală M5 (secțiunile Eroilor – Iancului și Iancului – Pantelimon)
- extinderea magistralei M2 în zona Pipera (2 stații, cum sunt prevăzute în PMUD)
- extinderea magistralei M4 către sudul orașului.

Ulterior realizării acestor proiecte ample care deservesc o mare parte din populație, se pot implementa proiectele următoare:

- constuirea magistralei M6 către Aeroportul Henri Coandă
- extinderea magistralei M3 către vest
- într-un orizont mult mai îndepărtat, constuirea magistralelor M7 (Bragadiru – Voluntari) și M8 (inelara de sud).

Atâta vreme cât încă există zone urbane intens populate nedeservite de un transport rapid de mare capacitate, considerăm că proiectul magistralei M6 nu este prioritar.

Pentru perioada 2016 -2030 (tratată în cadrul PMUD) ar fi suficientă asigurarea unei legături feroviare directe între Gara de Nord și Aeroportul Henri Coandă – lucrare mult mai puțin costisitoare și realizabilă într-un termen mult mai scurt.

Exploatarea acestei legături feroviare poate fi integrată ușor în planul de tarificare unificat.

Mai mult, pe calea ferată, aeroportul poate fi legat foarte ușor cu zonele acoperite de centura feroviară din partea de vest și de sud (linia propusă în cadrul punctului următor: București Progresul – Jilava – Măgurele – Bragadiru - Domnești – Centrul Comercial Carrefour Militari – Chiajna – Mogoșoaia – Aeroport).

Comp 1 Transport feroviar

În cadrul PMUD, i se acordă o importanță minimă, deși în cadrul unui plan de mobilitate regională, transportul integrat ar trebui să aibă pe post de coloană vertebrală transportul de mare capacitate pe șine.

Infrastructura existentă permite cu mici îmbunătățiri crearea unor legături importante care pot asigura mobilitatea rapidă a populației în cadrul unui sistem integrat.

Prioritar am identificat 4 rute care pot pune în valoare infrastructura actuală:

- **TR1** – Între Gara de Nord și Gara Obor, care folosește magistrala 800 și poate asigura o legătură rapidă între diferite puncte ale nordului Bucureștiului. Stațiile propuse sunt: Pajura (la marginea cartierului), Băneasa (gara existentă), Aviației (în dreptul străzii Berca), Șos. Pipera (în dreptul pasajului Pipera), Șos. Petricani (în zona intersecției), Dragonul Roșu (în dreptul complexului comercial) și Fundeni (în dreptul pasajului Fundeni).
- **TR2** – între Gara de Nord și Aeroportul Henri Coandă, care folosește magistrala 700. Din aceasta este nevoie să se construiască un racord plus o stație subterană sau supraterană în dreptul parării terminalului Plecări. Propunem de asemenea realizarea unui punct de oprire în Mogoșoaia, în dreptul pasajului peste DN 1A.
- **TR 3** – Între Gara de Nord și Gara Progresul, care folosește centura de vest și parțial pe cea de sud. Se propun realizarea de puncte de oprire în cart. Giulești Sârbi, Chiajna, în dreptul complexului comercial Carrefour Militari, la intersecția cu Prelungirea Ghencea, în Bragadiru la intersecția cu DN 6, în Măgurele la intersecția cu Str. Atomistilor și în Jilava, la intersecția cu DN 4.
- **TR 3a** – între Aeroportul Henri Coandă și Gara Progresul, folosind infrastructura liniilor TR 2 și TR 3.

În paralel cu realizarea acestor proiecte se poate avea în vedere, realizarea infrastructurii rutiere pentru a permite legarea acestor puncte prin linii de autobuz cu localitățile învecinate.



Schița traseelor feroviare regionale în zona metropolitană București - Ilfov

