

De la:
Trimis: 23 februarie 2016 20:11
Subiect: Fwd: Observatii Plan de Mobilitate



----- Mesaj redirecționat -----

De la:
Data: 23 februarie 2016, 15:00
Subiect: Observatii Plan de Mobilitate
Către:

buna ziua

am atasat o analiza a planului de mobilitate Bucuresti Ilfov

*D-na Melania Minaescu
lele meșaru
24.07.2016*

PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA BUCURESTI - ILFOV

Scopul Planului de Mobilitate este acela de a crea "Sistemul de transport urban durabil" prin abordarea urmatoarelor obiective:

- **ACCESIBILITATEA** prin care se pune la dispozitia fiecarui locuitor optiuni de transport pentru a ajunge la destinatiile dorite sau servicii cheie
- **SIGURANTA SI SECURITATE** pentru deplasarea efectuata
- **EFICIENTA ECONOMICA** prin care se imbunatateste rentabilitatea transportului de oameni si bunuri
- **CALITATEA MEDIULUI URBAN** in beneficiul locuitorilor, economiei si societatii in ansamblu

Elaborarea Planului de Mobilitate pentru polul de dezvoltare Bucuresti – Ilfov formeaza baza pentru programele si actiunile de dezvoltare functionala din teritoriu, dezvoltarea retelei de drumuri pentru a facilita relatiile dintre functiuni.

Pentru a ajunge la acest deziderat este necesar sa se culeaga din teren date legate de:

- Populatia ca numar total si structura, pentru fiecare localitate
- Locuri de munca pe domenii de activitate si evolutie in timp
- Produsul intern brut
- Educatia cu numarul celor angrenati in procesul de invatamant
- Detinerea vehiculelor care au inregistrat o crestere in fiecare an
- Drumuri si strazi, numar si lungime pe categorii in fiecare localitate
- Organizarea sistemului de desfasurare a circulatiei atat in localitati cat si pe drumurile interurbane
- Mijloace alternative pentru efectuarea deplasarilor (pietonal, biciclete, etc)
- Transportul public de calatori

- Calea Ferata
- Transport de marfuri
- Gestionarea traficului ITS (sistem inteligent de transport)
- Identificarea zonelor cu mare grad de complexitate
- Traficul general ca intensitate si compozitie pus in evident prin masuratori si anchete
- Anchete la domiciliu si pe penetratii

Aceasta ar fi structura datelor care trebuiesc culese din teren, fiecare categorie in proportia in care odata introduse in model poate asigura gradul de incredere pentru a pune in evidenta situatia existenta in ceea ce priveste modul de deplasare a populatiei si marfurilor, modul de organizare a circulatiei, raportul flux/capacitate (nivel de serviciu); transportul public ca retea si trasee, etc.

In cazul polului de crestere Bucuresti-Ifov din pacate nu s-au efectuat:

- Anchete origine/destinatie pe penetratii atat la limita Judetului Ifov cat si la limita dintre Municipiul Bucuresti si Judetul Ifov
- Masuratori de trafic pe arterele importante de circulatie, in intersectii pentru a pune in evident curentii de trafic si implicit fluxurile de circulatie
- Sondaje in mijloacele de transport public pentru a evidential gradul de incarcare si calitatea serviciului prin prisma calatorului
- Anchete la domiciliu in Bucuresti si Judetul Ifov care sa asigure minim 1,6% din populatie

In ceea ce priveste "nivelul de serviciu" pe reseaua de strazi nu s-a evidential "capacitatea nominala" a strazilor si "capacitatea reala" determinata de faptul ca se parcheaza pe carosabil, capacitatea de circualtie a unor strazi este diminuata intre 30% si 50%, ceea ce influenteaza: raportul flux/capacitate, fluenta si accentueaza poluarea

Nu s-a pus in evidenta lipsa locurilor de parcare, acest lucru scoate si mai mult in evidenta agresiunea exercitata de trafic asupra localitatilor, locuitorilor si mediului.

Pentru situatia existenta se impunea prezenta unui plan de situatie care sa evidentializeze disfunctiile atat pe tronsoanele de strazi cat si in intersectii.

Transportul public de calatori

In documentatie nu se vorbeste clar despre cele doua sisteme (metrou si suprafata) cu cele trei tipuri de mijloace de transport si nu se subliniaza rolul pe care il are fiecare sistem in preluarea calatorilor.

Nu se vorbeste distinct de retea si traseele organizate pe retea, de capacitatea de transport oferita de fiecare sistem, parametrii de traseu (frecventa, interval de succesiune, etc), eficienta transportului public.

Pentru retea nu se mentioneaza gradul de acoperire a localitatilor cu izocrona (timpul necesar de a ajunge la statia cea mai apropiata)

Parcaje

In 1990 in Bucuresti erau inregistrate 300.000 de autovehicule iar in prezent sunt aproape 1.500.000 autovehicule, iar gradul de utilizare a autoturismului propriu a crescut de la an la an solicitand locuri de parcare, atat la locuinta cat si la locul de munca.

Din analizele efectuate pe strazile Municipiului Bucuresti circula in timpul zilei cca 600.000 de autovehicule, lucru determinat de structura deplasarilor care trebuiesc efectuate.

In aceste conditii presiunea autovehiculelor asupra retelei de strazi este foarte mare, parcand unde se poate si cum se poate, cu efect negative asupra capacitatii de circulatie si a modului de desfasurare a circulatiei.

Parcarile care sunt operationale in zona centrala este mai mult decat insuficient si mai mult decat atat gradul de ocupare a acestora este foarte mic.

In cartiere autovehiculele au invadat spatiile verzi, trotuarele si carosabilul.

Calea Ferata

In zona polului Bucuresti-Ilfov exista o retea de cale ferata – centura si linii principale pentru transport calatori si marfa.

Nu apare in documentatie:

-lungimea de cale ferata

- cat din aceasta lungime este cale duble sau simpla

- cate gari sunt in acest areal si care sunt fluxurile de calatori pe care le transporta, frecventa, durata unei calatorii si posibilitatile de preluare a fluxurilor de calatori transportati cu autobuze sau microbuze.

Nu se vorbeste nimic de starea de viabilitate a retelei de cale ferata si a garilor.

Relatia dintre Municipiul Bucuresti si Ilfov

In Judetul Ilfov in afara localitatilor existente s-au dezvoltat ansambluri de locuinte noi, Complexe Comerciale care genereaza si atrag fluxuri de circulatie. Aceste fluxuri de circulatie apar ca urmare a relatiilor ce se stabilesc intre functiunile din Bucuresti si Ilfov, in Judetul ilfov sau cu teritoriul de influenta.

In Municipiul Bucuresti retea de strazi are configuratia "radial-inelara" iar radialele se prelungesc in Judetul ilfov, facand posibile relatia dintre cele doua unitati administrative. De regula radialele sunt autostrazi, drumuri nationale sau judetene. In Judetul Ilfov retea de drumuri este completata de drumuri de exploatare.

De remarcat este faptul ca in zona de Nord-Vest densitatea localitatilor si retelei de drumuri este mai mare decat in zona de Sud-Est.

De remarcat este faptul ca:

- Pentru foarte multe localitati din Judetul Ilfov s-au intocmit documentatii urbanistice la nivel de PUG in care s-au propus solutii atat pentru reconfigurarea si dimensionarea retelelor de strazi cat si solutii pentru o mai buna relatie intre localitati sau legatura cu retea de drumuri din teritoriu, lucru care nu este mentionat in Planul de Mobilitate.
- Nu s-a luat legatura cu autoritatile locale (primary, arhitecti sefi) in toate localitatile
- Pentru Judetul Ilfov s-a intocmit Strategia 2020 care stabilea printre altele dezvoltarea retelei de drumuri, legatura cu Autostrada A2 (Bucuresti-Constanta); organizarea transportului public de calatori (metrou, retea de suprafata, dotari

specific, etc), lucruri care nu se regasesc in totalitate in analiza din Planul de Mobilitate.

Este regretabil faptul ca pentru o lucrare atat de importanta cu implicatii majore nu numai in teritoriul analizat dar si pentru toata tara avand in vedere complexitatea sistemului de relatii, nu au fost culese date din teren complete si in proportia necesara unui grad de incredere corespunzator incat Modelul ca instrument sa contureze clar si real fenomenul, ridica un mare semn de intrebare asupra suportului oferit de concluziile asupra situatiei existente pentru propunerile care cuprind printre altele:

a.- Transportul public de calatori cat mai eficient prin:

- amenajarea de benzi proprii cu reducerea capacitatii de circulatie pentru circulatia generala si cu efect asupra nivelului de serviciu
- prioritate in intersectii

Nu se mentioneaza integrarea celor trei sisteme:

- Metrou cu extinderea retelei si distant dintre statii
- Transport de suprafata cu cele trei tipuri d emijloace de transport
- Calea Ferata

b. – Piste de biciclisti putine cu mentiunea ca amenajarea lor pe carosabil reduce capacitatea de circulatie, iar pe trotuar sunt putine artere cu trotuare generoase care din pacate sunt ocupate de parcari.

In Judetul Ilfov s-a propus dezvoltarea unei retele de piste si nu se mentioneaza locul de amenajare (adiacent drumurilor, locatii noi, etc) si nici de amenajarea locurilor de parcare in zona centrelor de interes (autogari, gari, statii de transport public)

c. – Circulatia generala in care nu se prezinta efectele asupra nivelului de serviciu (raport flux/capacitate) prin crearea de benzi proprii pentru transportul public si piste de biciclisti)

Nu apar propuneri pentru amenajarea si organizarea circulatiei in intersectiile importante si pietee de circulatie si nu se face o analiza comparativa cu situatia existenta.

Nu apar solutii clare in ceea ce priveste legatura cu autostrazile A1, A2 si in special A3.

Lipsa locurilor de parcare nu apare ca element de reducere a capacitatii de circulatie si nici recomnadarea de amplasare a viitoarelor parcaje pentru a elibera trotuarele si partea carosabila.

Nimic despre efectele aplicarii unor masuri de eliberare a partii carosabile si fluidizarii circulatiei si implicit reducerea poluarii.

Foarte vag este prezentat modul de corelare a retelei de strazi si organizarea circulatiei cu propunerile PUG-ului privind dezvoltarea unor noi functiuni.

O alta problema care se ridica in raport cu Planul de Mobilitate este cine aproba aceasta documentatie si in ce masura asa cum a fost intocmita poate constitui, pentru zona Bucuresti-Ilfov suport pentru un plan de investitii.

Acestea au fost consideratii asupra modului cum a fost abordat Planul de Mobilitate, actiune in care echipa de colaboratori au pus accent, in primul rand, pe Model si performantele acestuia si mai putin pe FENOMEN, conditii in care nu se stie in ce masura se poate pune baza pe el pentru, repet un plan de investitii argumentat.