

unui sistem de transport public regulat de-a lungul cursului Dambovitei

Investitiile in reseaua de transport cu troleibuze sunt insuficiente. Extinderea retelei in zona nordica si realizarea unui culoar Nord-Sud ramane neindeplinita. Nu se considera in mod satisfacator potentialul de realizare a obiectivelor de mediu si calitate a vietii prin inlocuirea liniilor de autobuze cu cele de troleibuze sau posibilitatea de a finanta un proiect pilot de realizare a unui culoar de transport rapid cu troleibuze experimentale.

Politica de reducere a nivelului de zgomot generat de traficul rutier nu este satisfacatoare. Limitarea traficului rutier pe trama stradala prin modificarea latimii acesteia, realizarea unui sistem de monitorizare a nivelului de zgomot corelat cu cel video, extins la nivelul intregului oras, montat pe trama stadala, la care s-ar adauga un sistem de reglementare si coercitie, ar produce efecte mult mai importante decat masuri punctuale privind vehiculele de transport public si cele de mare tonaj. In speta, nu este rezolvata in nici un fel detectarea si sanctionarea motocicletelor cu instalatii de esapament modificate ori a autovehiculelor care folosesc instalatii audio la nivel ridicat. Trebuie remarcat faptul ca harta de zgomot este una empirica si nu una fundamentata prin masuratori in toate punctele. Valorile indicate tin de volumul de trafic estimat si nu de situatii concrete. Totodata, este important de mentionat ca nu este analizat impactul unor locuri de desfasurare a unor evenimente, situate punctual, asupra situatiei de fapt, aspect ce reduce relevanta hartii de zgomot si a strategiei ce ar trebuie aplicata si corelata cu realitatea din teren.

Evaluarea oportunitatii prelungirii traseului liniei de metrou usor intre Ghencea si Pipera este posibil sa nu fie suficienta deoarece: nu este considerata perspectiva circulatiei pe strapungerea viitoare a Strazii Brasov dinspre Prelungirea Ghencea pana spre Sos. Alexandria. Realizarea legaturii cu nodul de la Sos. Antiaeriana va spori semnificativ utilizarea liniei fiind evidente limitarile din prezent manifestate prin transferul anevoios intre linia 139 si 122, 385, 173 ce asigura conectarea in zona Ghencea. Totodata, nu este evident daca a fost considerata cresterea numarului de calatori ce ar fi realizata prin extinderea liniei de tramvai pe Prelungirea Ghencea si normalizarea circulatiei pe segmentul Ghencea - 13 Septembrie. Considerant importanta acestor rute feeder devine evident ca potentialul liniei Alexandria - Pipera este cu mult mai ridicat decat a fost consemnat de analiza. Evaluarea completa ar fi trebuit sa considere scenarii de realizare concomitenta a unor rute ce pot mari volumul de calatori vehiculati prin sistem nu doar racordari la reseaua existenta. In plus, extinderea liniei de metrou usor dincolo de Piata Baneasa este discutabila in perspectiva dezvoltarilor actuale si a configuratiei existente. Limitarea investitiei la tronsonul Ghencea - Baneasa sau Alexandria - Baneasa ar fi oferit o alta viabilitate proiectului in raport cu efortul investitional si era o optiune mai realista chiar si pentru orizontul 2023.

Evaluarea oportunitatii prelungirii traseului liniei de tramvai dintre Ghencea si Domnesti este relativ satisfacatoare dar nu cuprinde evaluarea realista a unei extinderi etapizate, prima fiind pana la Valea Oltului. In raport cu investitia ce ar fi necesara, fluxul de calatori

ar fi cu mult mai semnificativ. In completare, extindere ar facilita alimentarea liniei de metrou usor Alexandria - Baneasa, ar rezolva subutilizarea investitiei in infrastructura pe portiunea Ghencea - Progresul si alte aspecte, rezultand o mult mai mare utilitate.

Evaluarea oportunitatii unui traseu cu linie de tramvai intre Piata Victoriei si Progresul este doar partiala deoarece nu surprinde varianta mai utila care ar fi vizat cartierul Berceni ca punct terminus. Totodata, utilizarea liniei pe segmentul Sfantul Gheorghe - Eroii Revolutiei este minimala din doua motive: neconsiderarea traversarii la sol a Pietei Unirii ce crestea atractivitatea traseului. Continuarea traseului spre Bd. Constantin Brancoveanu ar fi permis reorganizarea traseelor de autobuz si uniformizarea dezvoltarii urbanistice si deservirea viitoare a complexului rezidential Metalurgiei. Din aceste considerente, varianta care dubleaza M4 pe soseaua Giurgiului se considera total neadecvata acestor oportunitati. Avand in vedere sporirea fluxului prin atragerea calatorilor incepand cu Strada Luica/Turnu Magurele, continuand spre Piata Eroii Revolutiei este de asteptat ca evaluarea liniei de tramvai sa fie mult mai apropiata de quantumul fondurilor disponibilizate pentru investitie. In privinta capatului liniei considerat in zona Baneasa, in lipsa corelarii cu prelungirea in lungime de 400 metri de la Platforma Pipera la Sos. Barbu Vacarescu, performanta extinderii retelei de tramvai si a nodului intermodal de la Baneasa este mai scazuta decat cea prevazuta.

Nerealizarea legaturii retelei de tramvai prin Sos. Bulevardul Dimitrie Pompei catre Bulevardul Barbu Vacarescu reduce atractivitatea nodului retelei din zona Baneasa iar realizarea unei linii de tramvai prin Soseaua Pipera catre Comuna Pipera creste costul investitiilor fara a asigura, deocamdata, un flux de calatori satisfacator. In perspectiva orizontului 2050 s-ar putea justifica prelungirea spre localitatile Pipera si Andronache dar in contextul actual se considera submediocra neevaluarea potentialului retelei de transport prin unificarea liniilor de pe Bd. Dimitrie Pompei cu cele de pe Sos. Barbu Vacarescu.

Neconsiderarea prelungirii retelei de tramvai din zona Schitu Magureanu spre Str. Uranus si unificarea retelei ce ar fi realizata prin aceste extinderi se considera un neajuns al analizei curente. In conditiile in care realizarea strapungerii este un proiect important pentru circulatia autovehiculelor iar transportul public nu ofera nici o solutie de realizare a acestei legaturi in viitor ci doar o fundatura cum este terminalul de la Vasile Parvan, devine important felul in care aceasta fragmentare a retelei este considerata. In mod similar, nerealizarea legaturii cu troleibuzul pana spre Piata Universitatii-Unirii si mentinerea unui capat inutil de transport cum este cel de la Sfintii Voievozi- nu este deloc considerata in strategia pentru dezvoltarea transportului Electric. Totodata, rentabilizarea prin continuarea investitiei retelei de troleibuz de la Piata Unirii pana la Piata Romana este defavorabila prin neprezentarea ei in analiza de fata.

Coridorul de transport cu autobuzul pe ruta Buftea - Straulesti se considera nefezabil in contextul in care este posibila prelungirea liniei de troleibuz de la terminalul Straulesti spre Buftea, rentabilizand investitia existenta si asigurand un confort cu mult mai

care acesta va fi saturat de cererea locala este de preferat ca reseaua regionala de cale ferata sa fie valorificata. Orase mari precum Viena dar si orase relativ mici precum Torino au investit in reseaua regionala si reusesc sa isi completeze cu succes necesarul de transport in timp ce altele precum Paris sunt un exemplu de urmat.

Aspecte administrative:

Nu este considerata din punct de vedere legal situatia aparitiei si evolutiei Asociatiei de dezvoltare Intracomunitara Bucuresti-Ilfov ce poate inlocui, suplini sau incorpora AMTB-ul asa cum se prezinta el acum din punct de vedere al atributiilor. Neincluderea acestui aspect nu reflecta schimbarile intervenite din punct de vedere administrativ si felul in care se vor corela ele cu cerintele viitoare.

Reglementari privind parcare:

Sistemul de parcare rezidentiala gratuita nu este optim deoarece incurajeaza utilizarea acestor spatii timp indelungat si nu stimuleaza reducerea procentului de utilizare a automobilelor. O varianta mai buna ar viza cresterea incasarilor prin impozitarea acestor locuri corelata cu strategia de identificare a contravenientilor si construirea de parcuri subterane sau parcuri etajate. Se considera anacronic sa fie limitat accesul la parcare in zona centrala dar cea in zona rezidentiala sa fie gratuita in conditiile in care cea mai slaba calitate a locuirii ramane cea a rezidentilor din marile cartiere de locuinte, aici fiind cele mai mari riscuri de accidente si cea mai slaba disponibilitate a spatiilor verzi si de recreere pe cap de locuitor. Totodata, rezolvarea doar a parcarii rezidentiale pentru vehiculele de marfa nu exclude eligibilitatea celor pentru transport public local sau pentru alte autovehicule proprietate a persoanei juridice, aspecte ce sunt contrare obiectivelor de descurajare a circulatiei auto si celor de responsabilizare a rezidentilor.

Strategia de reducere a poluarii:

Importanta vehiculelor electrice este ridicata dar este necesar sa fie decurajata folosirea celor ce nu mai respecta normele de poluare atat prin verificari in trafic cat si prin norme mai aspre de reglementare a folosintei vehiculelor prin inspectia tehnica periodica, ce poate invalida utilizarea unui asemenea vehicul de catre persoanele juridice dar si de catre cele fizice. Numeroase vehicule aflate in trafic au diverse defectiuni iar modificarea legislatiei pentru a sanctiona asemenea abateri este necesara. Totodata, este important de sugerat impactul unei legislatii aplicabile la nivel national care sa taxeze diferentiat vehiculele in functie de eficienta energetica si poluare.

Aspecte legate de activitatile logistice:

Nu este reliefata oportunitatea transportului de marfa cu vehicule electrice prin valorificarea retelei existente pentru troleibuze si tramvaie, inclusiv beneficiile ce ar putea fi realizate prin utilizarea duala pentru marfa si calatori ce ar putea fi obtinute odata cu introducerea acestor solutii. De asemenea, nu este indicata eficientizarea posibila ce este asociata unor viitoare extinderi de retele de transport public prin adoptarea transportului dual.

Transportul cu troleibuze:

si din oricare zone cu specific rezidential sau mixt, abordarea privind ciclismul este incompleta. Totodata, neconsiderarea viabilitatii unui sistem unitar de semnalizare pentru ciclism, cu schema de culori si particularitati privitoare la forma si continutul mesajelor indicate, este un mare dezavantaj atat pentru Bucuresti cat si pentru zona sa de influenta. Aceste aspecte ar trebui sa fie ulterior reflectate intr-o legislatie aplicabila la nivel national.

Circulatie pietonala:

Evaluarea problemelor prezente doar in zonele centrale este defavorabila abordarii generale. Exclusivitatea circulatiei pietonale pe trotuare, in special in marile zone rezidentiale dar si in alte ansambluri, trebuie sa fie asigurata prin masuri coerente de asigurare a acestor culoare. Este necesara separarea tuturor trotuarelor de circulatia auto si realizarea unei continuitati a spatiilor verzi de protectie pentru aliniamentul stradal. Este imperios necesar sa fie asigurat un culoar minim de 1,5-2 metri pentru circulatia pietonala ce sa valorifice amenajarea peisagistica atat din considerente de mediu cat si de siguranta rutiera. Realizarea unor spatii de parcare fara trotuar vizibil si cu facilitati minimale ce permit o trecere fara obstacole nu este acceptabila. Drept consecinta, lipsa trotuarelor sau plasarea lor pe distante scurte in vecinatatea unor spatii de parcare si fara asigurarea unor raze rezonabile de viraj descurajeaza circulatia pietonala. Este deosebit de important sa fie relevat aspectul legat de costul deosebit de mic in comparatie cu beneficiile reprezentat de separarea trotuarelor si eliminarea parcarilor neregulamentare. Obiectivele privind circulatia pietonala ar trebuie recomandate si aplicate pe intregul areal al Municipiului Bucuresti si nu doar limitat la zona centrala. Totodata, obiectivele privind ciclulatia pietonala sigura si atractiva ar putea fi atinse in maxim doi ani printr-o buna bugetare si investitie realizata din fonduri proprii ale administratiei centrale si locale, drept urmare, nu consider ca este suficient de bine reprezentat ce beneficii ofera pentru calitatea vietii asemenea masuri si cum ele ar putea sa ofere nu numai o revigorare de moment ci o crestere durabila a calitatii vietii locuitorilor. Prezenta unui posibile liste de asemenea masuri si a unui calendar de implementare a lor ar reprezenta o reflectare cu mult mai buna a potentialului deosebit reprezentat de implementarea unei asemenea politici.

Recomandarile pentru zonele conflictuale in trafic cu risc de siguranta:

Perimetrul Bucur Obor este marcat de insuficienta unor functiuni legate de circulatia pietonala ce au fost doar partial identificate. Realizarea unui pasaj pietonal subteran intre statiile de tramvai ale liniei 21 si trotuare ar fi fost mult mai util decat introducerea unei treceri de pietoni daca pasajul oferea o trecere facila pentru persoanele cu mobilitate redusa sau handicap si daca era prevazut cu scari rulante. O alta varianta ar fi fost sa se recurga la modificarea pasajului pietonal existent in celalalt capat prin introducerea inca unui acces sau orientarea accesului existent catre statie si realizarea unei prelungiri a pasajului pe ambele laturi ale Sos. Colentina spre statiile de transport public. Modificarea pasajului subteran si realizarea unei legaturi macar pe una dintre cele doua parti prin evitarea traversarii dinspre statia de metrou de la Obor si magazinul Bucur Obor ar fi redus o parte din riscul de producere a accidentelor. Solutia viabila privind

departarii de trafic. Din acest motiv, extinderea unui pod existent nu este recomandabila. Varianta introducerii autobuzelor electrice este mai putin atractiva decat cea a troleibuzelor cu atat mai mult cu cat traseele ce deserveasc zona splaiului au la anumite intervale orare o cerere de transport deosebit de ridicata. Prezenta unui traseu pentru troleibuze, ce poate fi eventual si conectat cu cel de pe Bd. Kogalniceanu, poate reprezenta un element mult mai important cu atat cu cat strapungerea spre str. Uranus va aduce in perspectiva si un sistem de tramvai.

Forma Septembrie 2015 (aspecte nesolutionate nici in forma Decembrie 2015)

Strategia pentru parcare este necesar sa specifice necesitatile si posibilitatea de rezolvare a cererii de spatii in cartierele rezidentiale. Trebuie indicata si evaluata calitatea unor investitii trecute sau recente in spatii de parcare subterane (Ciclop-Intercontinental, Obor, Drumetul, Favorit, Universitate, altele) dar si pentru cele etajate existente (cum sunt instalate in sectorul 6), prezentand o analiza cost-beneficu a acestora. Evaluarea nu trebuie sa se limiteze la importanta zonei centrale. Deasemenea, separarea trotuarelor pietonale si refacerea spatiilor verzi sau altor amenajari urbane in numeroase privinte depinde de rezolvarea problemei parcarilor de resedinta ce, bine-inteles, va fi corelata cu introducerea parcarii cu taxa in intregul Municipiu Bucuresti.

Considerarea si recomandarea amenajrilor pentru calmarea traficului si cresterea sigurantei participantilor la trafic, in special a pietonilor: insule si refugii, spatii verzi de protectie a aliniamentelor stradale plantate cu arbori, limitatoare de viteza tip cocoasa, schimbari in aliniamentul strazii, ingustari si largiri ale tramei stradale ce necesita reducerea vitezei automobilelor. Deasemenea, trebuie considerata sporirea sigurantei rutiere si a utilizatorilor transportului public prin renuntarea la statiile in alveola si introducerea celor de tip insula care descurajeaza traficul rutier. Totodata, nu sunt prezente in raport solutii de limitare a vitezei pe strazi principale si secundare avand in vedere fenomenul frecvent al vitezelor sporite pe timp de noapte si riscului de accident, la care se adauga neevaluarea corelarii functiunii urbane a unei zone cu iluminarea sa (lipsa iluminarii sau iluminarea necorespunzatoare), ori a indicatiilor rutiere. In final, pasajele pietonale nu sunt evaluate desi majoritatea acestora nu ofera facilitati pentru deplasarea persoanelor cu handicap si nici nu sunt integrate cu circulatia pietonala de la suprafata (caz extrem este Pasajul Grant) sau cu accesul in parcare (zona Piata Universitatii). De asemenea, nu se trateaza importanta unor investitii stopate (pasajul Pietonal Eroii Revolutiei) sau a modificarii planurilor pentru altul aflat in executie (3 iesiri fata de patru la pasajul pietonal Piata Drumul Taberei). In completare, nu este analizat daca sunt suficiente sau plasate adecvat accesele in viitoarele statii de pe racordul Eroilor - Drumul Taberei, prelungirea Bazilescu - Straulesti, amplasamentul viitoarelor statii de pe M6 1 Mai- Otopeni. Nu este analizata adecvarea unor pasaje rutiere existente, puse in functiune recent sau viitoare si nici efectele modernizarii acestora si intretinerii (pasajul Lujerului si altele).

de sarcini la achizitia materialului rulant. In consecinta: sistemul de metrou necesita o strategie coerenta de modernizare si eficientizare pentru a reduce costurile de exploatare si a creste calitatea serviciului de transport. Este necesar un audit separat ce va evalua pasii necesari si prioritatile lucrarilor contractate in cazul finantarii mixte, locale si nationale, a serviciului de transport cu metroul in Bucuresti.

In privinta transportului de suprafata, aspectele sunt clar si bine argumentate, singura exceptie notabila fiind aceea a analizei graficelor de circulatie. Ele ar indica necorelarea posibilitatilor transportului de suprafata cu exploatarea propriu-zisa a acestui serviciu (intervale de stationare la capete mari, lipsa diferentierii programului in functie de ora si zi). De asemenea, este important de retinut faptul ca extinderea sau introducerea traseelor si amplasarea statiilor nu se face urmand o analiza clara a performantelor serviciului cat, mai degraba, in functie de posibilitati si cu un minimum de impact asupra traficului auto. In final, ar trebui mentionat serviciul de transport public de noapte al carui program a fost transformat de la un interval de succedare de 40 de minute la unul de o ora si care este indisponibil intre orele 2 si 4, la acestea adaugandu-se dezvoltarea inacceptabila a unor rute care deservesc nu transportul public ci pe cel al angajatilor RATB, observandu-se concentrarea rutelor in vecinatatea autobazelor si depourilor.

In privinta investitiilor ce vizeaza si transportul public, evaluarea trebuie sa releve deficienta majora a realizarii acestora in mod nediferentiat, aspect ce reduce eficienta si atractivitatea transportului public. In acest caz se au in vedere investitiile pe segmente in detrimentul unui tronson intreg pentru un culoar important de circulatie cu tramvaiul. Exceptii sunt liniile 41 si 32 in timp ce exemple bune sunt liniile 5 (lucrare ce a sistat functionarea liniei o perioada datorita executiei pe Str. Tunari, apoi pe Bd. Aerogarii si partial Barbu Vacarescu ramanand o alta ce va sista iarasi linia, respectiv cea de pe Bd. Barbu Vacarescu pana la intersectia cu Sos. Stefan cel Mare). Investiile intarziate in modernizarea infrastructurii reprezinta o reducere importanta a atractivitatii tramvaiului si uzurii vehiculelor (Sos. Calarasi, Bd. Basarabia, Bd. Vasile Milea intre Bd. Iuliu Maniu si Bd. Timisoara, segmentul Parcul Carol-Marasesti, Calea Serban Voda, Dristorului, altele).

In privinta vehiculelor de transport public trebuie evidentiata lipsa adecvarii lor la cerere pe culoarul respectiv, pe categorii de rute. Cu exceptia unor vagoane Tatra ce pot fi folosite independent sau in grup, chiar daca acest lucru nu se realizeaza eficient (exemplu linia 8 la ora de varf deservita cu vagoane simple in timp ce pe linia 4 circula un tramvai V3A), serviciul ofera adaptare doar prin interval de succedare si nu prin tip de vehicul (simplu, articulat). Deficienta aceasta conduce la risipa bugetara. Cel mai bun exemplu este linia 42 care se mentine desi nu are nici o justificare (un vagon circula la peste 90 de minute in anumite intervale orare).

Analiza retelei de transport ar fi fost recomandabil sa indice cu exemple suficiente disfunctionalitatea ei pentru transportul de

Baneasa intregirea unui semiinel de Nord, Est, Vest (linia 41) ce se poate continua in sud prin dezvoltari viitoare preconizate. Consider ca aspectul de mai sus este esential pentru a creste mobilitatea si atractivitatea transportului public de calatori fiind un obiectiv deosebit de important ce trebuie sa fie recomandat prin PMUD.

In privinta transportului suburban si regional (preorasenesec) ar fi fost necesara relevarea neconformarii acestuia la gradul maxim de ocupare, respectarea opririlor prevazute si neefectuarea altora la cerere, stationarea in timpul serviciului sau in afara serviciului pe domeniul public. Totodata, performanta acestor servicii este discutabila avand in vedere neaplicarea instrumentelor de control asupra graficului de circulatie din partea autoritatilor locale. Deasemenea, nu exista o evidenta clara a numarului de calatori, incasarilor din serviciul de transport, evaziunii fiscale. Viteza de circulatie este limitata nu neaparat doar de starea drumurilor si a vehiculelor ci si de graficul de circulatie ce este prea lung in comparatie cu situatia traficului in acele zile si intervale orare. Se estimeaza ca un potential de reducere de peste 20% din timpul de parcurs este neexploatat datorita acestei lipse a dispecerizarii si controlului eficient al vehiculelor in traseu.

In privinta poluarii fonice in zonele urbane trebuiesc considerate, in opinia mea, alte aspecte mult mai importante. Lipsa controlului adecvat al vitezei de circulatie si aplicarea amenziilor prin interventii frecvente in numeroase puncte. Serviciile de politie rutiera si comunitara nu sunt dimensionate suficient pentru a realiza aceasta monitorizare iar lipsa unui sistem ITS accentueaza deficientele. Poluarea fonica este semnificativa nu doar datorita vitezei de circulatie ci si dotarii vehiculelor. In acest sens este necesara aplicarea cadrului legal pentru sanctionarea motocicletelor si automobilelor echipate pentru curse dar si a celor care utilizeaza sisteme audio la volum ridicat, inclusiv in stationare. Situatia de fapt se prezinta mult mai defavorabila datorita acestor aspecte decat celor ce vizeaza vehiculele grele care circula intermitent sau transportului public cu vehicule precum autobuze si troleibuze. Pentru tramvaie intretinerea necorespunzatoare a sinei, a sistemelor de ungere sau inexistentia acestora, rotilor, suspensiei, este principala cauza a poluarii fonice. Deasemenea, aprobarea constructiei unor cladiri sau altor amenajari care pot reflecta zgomotul si nu sa il absoarba, exacerbeaza contextul dat. Un exemplu ce prezinta toate aceste neajunsuri este la terminalul Ghencea. Poluarea fonica a autogunoierelor nu este considerata atat de importanta deoarece procesul in sine de colectare a deseurilor cu pubele este si ramane unul mai putin deranjant decat traficul auto (vorbim totusi, realist, de o aparitie de trei ori pe saptamana, timp de mai putin de 10 minute cu maximum de zgomot produs mai putin de 3 minute, dimineata).

Referitor la poluarea aerului este necesara relevarea importantei refacerii si construirii unor aliniamente stradale cu spatii verzi de protectie si arbori, inclusiv desfiintarea anumitor constructii provizorii devenite permanente care devin un paravan in circulatia naturala a aerului si care amplifica efectul de poluare punctuala si prin cea chimica (deseuri, deversari necontrolate, locuinte ad-hoc). Reducerea traficului auto este cea mai importanta masura dar confortul

modernizare. Achizitia unui lot de 150 de vagoane de tramvai este viabila si necesara cu toate acestea, un obstacol important este reprezentat de neincluderea, pe de o parte, a unor cerinte tehnice pentru parcul circulant si de regimul juridic al unitatii URAC care nu este recunoscuta drept fabrica de material rulant. Ultimul aspect este deosebit de important in conditiile in care departamentul de cercetare-proiectare este unul dintre cele mai vechi aflate inca in existenta in Romania, dar si de faptul ca ultimul produs, Bucur LF este suficient pentru cerintele de transport moderne din Bucuresti. Un asemenea model de tramvai produs autohton (ce poate incorpora modificari in organizarea spatiului interior pentru a fi optim, ma refer in acest caz la disponerea scaunelor), poate fi un model exportat si in alte orase din tara sau strainatate, reprezentant un atu si un aport semnificativ bugetar pentru viitoarea societate comerciala ce va rezulta din reorganizarea RATB si care va prelua activele acesteia. Revenind la parcul circulant, in Bucuresti sunt necesare doua tipuri de vagon de tramvai: unul de mare capacitate si unul de capacitate medie. Rolul primului dintre ele poate fi asigurat de Bucur LF doar daca intretinerea caii de rulare este buna si rulajul mediu al vehiculelor este ridicat. Vagonul de medie capacitate se preteaza pentru trasee la care cererea nu este atat de importanta iar flexibilitatea oferita de un vagon mai scurt si cu potential de accelerare mai bun este apreciat in exploatare. In prezent acest vagon de capacitate medie nu exista si el trebuie sa fie dezvoltat pe o platforma similara Bucur 1. Nu se considera adecvata achizitia de vagoane de la producatori externi in conditiile in care URAC poate livra aceste produse dar este necesar ca activitatea aceasta sa fie sustinuta printr-o politica coerenta de achizitii material rulant finantata si stabilita de catre PMB.

In privinta instrumentului de cercetare si esantionului trebuie relevat in raportul final faptul ca necesitatile locuitorilor din zona de sud-vest si nord au fost mai putin studiate decat cele din est sau sud, din acest motiv, importanta unor investitii in infrastructura si a adecvarii retelei de transport este mai putin evidenta, chiar daca principii generale pot fi aplicate si aici. Este apreciat faptul ca raportul indica metoda de colectare si analiza a datelor, aspecte deosebit de importante pentru fundamentarea raportului de fata.