



PCT. 5

HOTĂRÂRE

Nr. din

privind aprobarea Studiului de oportunitate privind înființarea unui serviciu municipal de transport dotat cu microbuze/autobuze școlare care să faciliteze transportul elevilor din ciclul primar și secundar pe teritoriul Municipiului București pentru Școala Nr.195 (Hamburg), sector 3 - proiect pilot

Având în vedere expunerea de motive a Primarului General al Municipiului București și raportul de specialitate al Direcției Transporturi;

Văzând raportul Comisiei de Transporturi și Infrastructură Urbană, raportul Comisiei Economice, Buget, Finanțe din cadrul Consiliului General al Municipiului București și adresa ADTPBI nr. 7402/15.05.2019 de înaintare a studiului de oportunitate;

Ținând cont de prevederile Planului de Mobilitate Urbană Durabilă 2016-2030 Regiunea București Ilfov aprobat prin HCGMB nr. 90/2017;

În aplicarea prevederilor art. 2 lit.d) și art. 4 din HCGMB nr. 790/22.11.2018 privind aprobarea Programului “Stimularea mobilității și descongestionarea traficului din Municipiul București” și a HCGMB nr. 838/12.12.2018 privind acordarea unor gratuități tuturor elevilor din învățământul preuniversitar acreditat/autorizat;

În conformitate cu prevederile Legii educației naționale nr. 1 din 5 ianuarie 2011 și a Legii nr.273 din 29 iunie 2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare;

În temeiul art.36 alin. (1), alin.(2) lit.d), alin.(6) lit.a) pct.14 și art.45 alin.(2) din Legea nr.215/2001 privind administrația publică locală, republicată, cu modificările și completările ulterioare,

CONSILIUL GENERAL AL MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

HOTĂRĂȘTE:

Art.1 Se aprobă Studiul de oportunitate privind înființarea unui serviciu municipal de transport dotat cu microbuze/autobuze școlare care să faciliteze transportul elevilor din ciclul primar și secundar pe teritoriul Municipiului București pentru Școala Nr.195 (Hamburg), sector 3 - proiect pilot, conform anexei nr.1 care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art.2 Finanțarea serviciului prevăzut la art. 1 se va face din alocații bugetare locale si centrale si/sau din alte fonduri legal constituite cu aceasta destinație.

Art.3 Direcțiile din cadrul aparatului de specialitate al Primarului General, Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București-Ilfov si Societatea de Transport Bucuresti STB SA vor aduce la îndeplinire prevederile prezentei hotărâri.

Această hotărâre a fost adoptată în ședința ordinară a Consiliului General al Municipiului București din data de

Președinte de ședință

**Secretar General
al Municipiului București**

București _____

Nr. _____



Asociația de Dezvoltare Intercomunitară
pentru Transport Public București-Ilfov



Primăria
Municipiului
București

Analiză privind oportunitatea introducerii unor trasee noi în programul de transport care să faciliteze transportul elevilor Școlii Nr.195 (Hamburg), sector 3

Proiect pilot



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

Clădirea Green Gate București, Sect. 5, Bd. Tudor Vladimirescu nr. 22, Et. 10;
CIF 38474532; Nr. înregistrare Registrul Comerțului nr. 25714/2017; office@tpbi.ro www.tpbi.ro





Cuprins

1. Introducere	2
2. Context	4
2.1 Situația actuală a transportului public în Municipiul București	4
2.2 Corelarea cu alte documente strategice	7
2.3 Aspecte legislative	10
3. Oportunitatea implementării proiectului pilot	12
3.1 Necesitatea proiectului	12
3.2 Motivarea și definirea ariei de studiu	13
3.3 Identificarea problemelor și necesităților	16
4. Obiectivele specifice ale proiectului	32
5. Soluții propuse	34
5.1 Caracteristicile autobuzelor din gama 10 M, Euro 6, achiziționate de PMB	37
5.2 Date caracteristice trasee	39
5.3 Costuri estimative aferente implementării proiectului	43
6. Impactul proiectului	45
7. Concluzii și recomandări	46
8. Surse de date pentru elaborarea studiului	47
9. Anexe	47
<input type="checkbox"/> Anexa 1 - Scurt istoric privind transportul elevilor	47
<input type="checkbox"/> Anexa 2 - Model chestionar privind "School Bus"	47
<input type="checkbox"/> Anexa 3 - Analiză chestionar, adresa de reședință elevii	47
<input type="checkbox"/> Anexa 4 - Hartă trasee propuse	47
<input type="checkbox"/> Anexa 5 - Echipa de experți care a elaborat studiul de oportunitate	47





1. Introducere

Municipiul București este capitala țării și cel mai mare oraș din România, fiind totodată principalul generator de venituri și locuri de muncă pentru întreaga regiune. Suprafața totală a Regiunii București-Ilfov este de 1.821 km², din care 13,1% reprezintă teritoriul administrativ al Municipiului București și 86,9% al județului Ilfov.

Municipiul București este cea mai mare aglomerare urbană din România, populația sa fiind, conform Recensământului populației din 2011, de 1.883.425 (o densitate de aproximativ 8.160 locuitori/km²), ceea ce reprezintă circa 9% din populația totală a României și peste 17% din populația urbană a țării. Este important de menționat că, în contextul existenței unor oportunități economico-sociale deosebite, numărul real al populației care locuiește, lucrează sau învață în regiune este, în realitate, mai ridicat decât cel înregistrat oficial.

Având în vedere numărul mare de locuitori, principala problemă a Municipiului București din ultimii ani este poluarea generată de numărul tot mai mare al autovehiculelor care tranzitează zilnic orașul, precum și gradul ridicat al congestiei în trafic.

În tabelul de mai jos prezentăm datele oficiale publicate de Institutul Național de Statistică cu privire la numărul de vehicule rutiere înregistrate la nivel național și Municipiul București. Dacă comparăm numărul autoturismelor înregistrate la finalul anilor 2015 și 2017 în Municipiul București se vede o creștere de 101.249 autoturisme pe parcursul celor doi ani. La numărul acesta se mai adaugă alte tipuri de vehicule rutiere înregistrate în Municipiul București, precum și autovehiculele care tranzitează orașul.

Tabel 1. Numărul de vehicule înmatriculate în circulație la 31 decembrie 2015 și la 31 decembrie 2017

Anul	Număr autoturisme			Alte tipuri de vehicule*	
	România	Municipiul București	% București din numărul total	România	Municipiul București
2015	5.155.059	957.068	18,56	1.445.266	236.707
2017	5.998.194	1.058.317	22,01	1.637.581	261.913

Sursă: Institutul Național de Statistică

*autobuze și microbuze, autovehicule pentru transportul mărfurilor, vehicule rutiere pentru scopuri speciale (vehicule de pompieri, macarale mobile, etc.), tractoare, remorci și semiremorci, motocicletele.





Prezentul document analizează oportunitatea introducerii unor trasee noi în programul de transport pentru utilizarea de autobuze destinate transportului elevilor Școlii Nr. 195 (Hamburg), ca o primă măsură întreprinsă de Primăria Municipiului București în vederea obținerii unor rezultate din care să rezulte oportunitatea replicării acestei măsuri la nivelul Municipiului București.

Scopul acestui demers este de a contribui la descongestionarea traficului în zona studiată, reducerea impactului activităților de transport asupra mediului și locuitorilor în cadrul zonei de studiu, precum și de a veni în sprijinul părinților, pentru ca aceștia să nu mai fie nevoiți să se deplaseze suplimentar la orele de vârf.

Siguranța și confortul copiilor către și de la școală a fost și este o preocupare permanentă a factorilor decizionali ai autorităților publice locale, pentru a încuraja educația timpurie și a descuraja abandonul școlar.

Scurt istoric privind evoluția transportului elevilor, precum și câteva cazuri sunt prezentate mai detaliat în anexa 1.





2. Context

2.1 Situația actuală a transportului public în Municipiul București

La nivelul municipiului București, *transportul* public de călători *de suprafață* se realizează utilizând următoarele tipuri de mijloace de transport: autobuze diesel (Euro 3, Euro 4 și Euro 6), tramvaie și troleibuze.

În prezent, sistemul de transport public de suprafață deservește o arie de 1.552 km², din care 228 km² în zona urbană. Serviciul de transport cu autobuzul are o lungime a traseelor de 1.797 km cale dublă (din care lungimea traseelor regionale este de 642 km cale dublă). În total, rețeaua este alcătuită din 130 linii de autobuz urbane și regionale, utilizând un număr de 1.110 de autobuze. În ceea ce privește rețeaua de transport public deservită de tramvai, aceasta are o lungime de 141 km de cale dublă cu o lungime a traseelor de 268 km cale dublă, fiind alcătuită din 26 de linii. O rețea mai puțin extinsă este cea de troleibuze cu o lungime de doar 71 km cale dublă cu o lungime a traseelor de 155 km cale dublă, pe care sunt operate 17 linii.

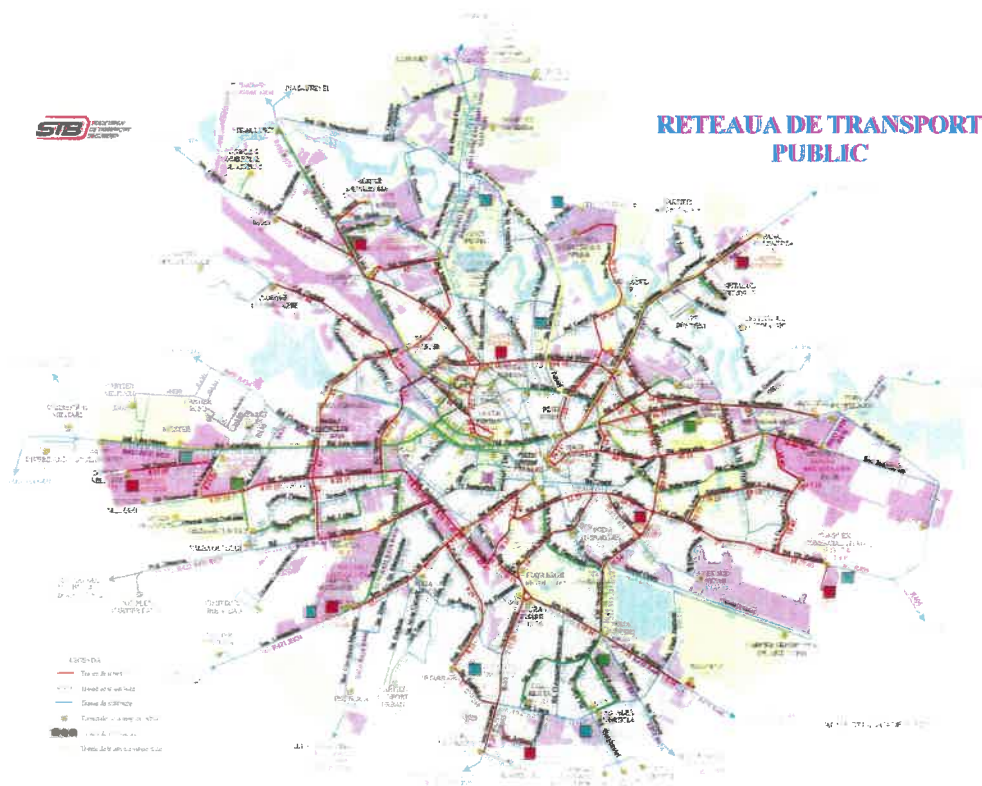


Figura 1. Rețeaua de transport public (Sursa: STB)





Activitatea principală a Societății de Transport București STB SA constă în asigurarea transportului public de persoane, pe raza Municipiului București și a Județului Ilfov, respectiv: organizarea rețelei de transport, programarea în circulație a vehiculelor pe trasee, analiza tehnică și statistică a exploatării, îndrumarea și controlul activității de circulație, a stării mobilierului stradal și a elementelor de informare a călătorilor.

Totodată în anul 2018 parcul programat a crescut la 1308 vehicule (280 tramvaie, 178 troleibuze și 850 autobuze) iar pentru anul 2019, parcul programat crește progresiv, ajungând în luna iunie 2019 la un număr de 1571 de vehicule (280 tramvaie, 181 troleibuze și 110 autobuze).

În plus, pentru o mai bună preluare a fluxurilor de călători, au fost dispuse măsuri de suplimentare a capacității de transport, care au constat în menținerea în circulație a vehiculelor, atât în perioada de maximă solicitare a vârfului de după-amiază, cât și între vârfuri pe întreaga perioadă a zilei. Punerea în aplicare a acestor măsuri a condus la o creștere a ofertei de transport cu cca. 4,5 %, care s-a concretizat prin reducerea timpilor de așteptare în stații a utilizatorilor și a gradului de aglomerare în vehicule.

Conform Programului Integrat de Transport Public de Călători București - Ilfov, elaborat de Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București - Ilfov, pentru anul 2019 se prevede o creștere progresivă a parcului programat al operatorului Societatea de Transport București STB SA până la 1.571 de vehicule (280 tramvaie, 181 troleibuze, 1.110 autobuze), pe un număr de 183 de linii (71 linii de autobuz urbane, 38 de linii de autobuz regionale, 5 linii de autobuz expres, 26 de linii de autobuz de noapte, 26 de linii de tramvai și 17 linii de troleibuz), față de 1308 vehicule (280 tramvaie, 178 troleibuze și 850 autobuze) programate pentru anul 2018.

Municipiul București beneficiază și de o rețea extinsă de **transport cu metroul**, realizat de Societatea Comercială de Transport cu Metroul București – METROREX SA.

Caracteristicile rețelei:

• Linii de metrou: 4

- Linia de metrou 1: Pantelimon – Eroilor – Dristor 2
- Linia de metrou 2: Berceni – Pipera
- Linia de metrou 3: Anghel Saligny – Eroilor – Preciziei
- Linia de metrou 4: Gara de Nord 2 – Străulești

Mai jos regăsiți harta rețelei de metrou în care sunt prezentate atât liniile pe care se operează la momentul actual, precum și strategia de dezvoltare a rețelei de transport cu metroul:





Figura 2. Rețeaua de metrou (Sursa: METROREX)

- Lungimea rețelei: 71 km cale dublă;
- Număr depouri: 4;
- Număr stații: 53;
- Distanța medie între două stații: 1.5 km;
- Adâncimea medie a unei stații: 12 m;
- Parc în exploatare:
 - 44 trenuri tip Bombardier
 - 15 trenuri tip IVA
 - 24 trenuri CAF

În prezent este în construcție linia M5 - Râul Doamnei - Hașdeu (Opera), pe porțiunea Tronson 1: 6,5 km, 10 stații.



Transportul cu metroul a beneficiat de Sistem Automat de Taxare (SAT) cu cartelă magnetică din anul 1995 și a fost modernizat în anul 2000. Din 2006, pentru încurajarea utilizării transportului public, a fost realizată cu Regia Autonomă de Transport București – RATB (actualmente STB SA) o platformă funcțională care permitea utilizarea unor titluri de transport comune, aceasta fiind prima etapă a integrării tarifare Metrorex – RATB. În prezent este suspendată colaborarea între cele două societăți ca urmare a unui proces de modernizare a SAT.

2.2 Corelarea cu alte documente strategice

Poluarea este una dintre principalele probleme cu care se confruntă marile orașe. În acest sens, la nivel european se acționează la multe niveluri pentru a reduce poluarea aerului: pe cale legislativă, prin cooperarea cu sectoarele responsabile de poluarea aerului, prin autoritățile naționale, regionale și prin organizațiile neguvernamentale și prin cercetare. Politicile UE vizează reducerea poluării aerului prin reducerea emisiilor și stabilirea de limite și valori țintă pentru calitatea aerului. De-a lungul ultimelor decenii, Comisia Europeană a condus eforturile depuse de UE pentru reducerea progresivă a emisiilor de poluanți pentru calitatea aerului provenind de la vehiculele rutiere prin îmbunătățirea calității combustibililor și prin stabilirea de valori limită de emisie din ce în ce mai stricte pentru vehiculele noi.

Statele europene au demarat acțiuni pentru reducerea poluării în marile orașe, în principal poluarea provenită din domeniul transporturilor. Aceste măsuri au inclus încurajarea transportului public și dotarea flotelor utilizate pentru realizarea transportului în comun prin achiziția de mijloace de transport mai puțin poluante, precum: tramvaie, autobuze electrice, autobuze hibrid, autobuze GNC și troleibuze.

În ultimii ani, Primăria Municipiului București a demarat diverse proiecte pentru reducerea emisiilor poluante prin înnoirea parcului de mijloace de transport public utilizate de RATB/STB SA. În condițiile în care nu s-a impus în mod clar un tip de mijloc de transport printr-o performanță superioară combinată (emisii poluante plus costuri), s-a optat pentru un mix de soluții adecvate situației actuale. După încheierea contractului de achiziție pentru 400 de autobuze diesel EURO 6 a urmat depunerea cererilor de finanțare pentru 100 de tramvaie și 100 de autobuze electrice prin Programul Operațional Regional, precum și pentru achiziția a 100 troleibuze și 130 autobuze hibrid prin Fondul Național pentru Mediu.

Pentru o mai bună planificare teritorială, dar și pentru a se supune reglementărilor europene și naționale, Municipiul București a elaborat și aprobat două importante documente strategice: **Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Regiunea București-Ilfov 2016 – 2030** și **Planul Integrat de Calitate a Aerului 2018 - 2020 al Municipiului București**.





Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Regiunea București-Ilfov 2016 - 2030 (PMUD) este un document strategic și un instrument de politică de dezvoltare, având ca scop identificarea soluțiilor de satisfacere a nevoilor de mobilitate ale persoanelor și întreprinderilor pentru a îmbunătăți calitatea vieții, dezvoltarea economică, contribuind în același timp la atingerea obiectivelor europene privind protecția mediului și eficiența energetică.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă a fost elaborat pentru Municipiul București cu sectoarele sale și Județul Ilfov, format din 8 orașe (Bragadiru, Buftea, Chitila, Măgurele, Otopeni, Pantelimon, Popești-Leordeni și Voluntari) și 32 comune (1 Decembrie, Afumați, Balotești, Berceni, Brănești, Cernica, Chiajna, Ciolpani, Ciorogârla, Clinceni, Copăcenii, Corbeanca, Cornetu, Dărăști-Ilfov, Dascălu, Dobroești, Domnești, Dragomirești-Vale, Găneasa, Glina, Grădiștea, Gruiu, Jilava, Moara Vlăsiei, Mogoșoaia, Nuci, Periş, Petrăchioaia, Snagov, Ștefăneștii de Jos, Tunari și Vidra).

În anul 2017 cele 40 unități administrativ - teritoriale din județul Ilfov, precum și Consiliul General al Municipiului București și Consiliul Județean Ilfov au aprobat, prin hotărâri de consiliu, *Planul de Mobilitate Urbană Durabilă 2016 - 2030 pentru regiunea București - Ilfov*.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru regiunea București - Ilfov 2016 - 2030 vizează îndeplinirea viziunii de dezvoltare a mobilității, prin abordarea următoarelor obiective strategice:

- I. ACCESIBILITATE - asigură că toți cetățenii au opțiuni de transport, care le permit accesul la destinații și servicii esențiale;
- II. SIGURANȚĂ ȘI SECURITATE - îmbunătățirea siguranței și securității în circulație;
- III. MEDIU - Reducerea poluării aerului și fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie;
- IV. EFICIENȚĂ ECONOMICĂ - îmbunătățirea eficienței și rentabilității transportului de persoane și mărfuri;
- V. CALITATEA MEDIULUI URBAN - contribuie la creșterea atractivității și calității mediului urban și la proiectarea unui mediu urban în beneficiul cetățenilor, economiei și societății în general.

Proiectele și măsurile PMUD au o contribuție esențială în reducerea poluării, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie, componenta de protecție a





mediului fiind astfel un obiectiv strategic al PMUD alături de asigurarea accesibilității, îmbunătățirea siguranței și securității în timpul deplasărilor, eficiența economică și calitatea mediului urban.

Implementarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă 2016-2030 pentru Regiunea București – Ilfov (PMUD) în scopul rezolvării nevoilor de mobilitate atât ale populației cât și ale mediului economic, instituțional, cultural, pentru a îmbunătăți calitatea vieții reprezintă și o premiză a atingerii obiectivelor Directivei 2008/50/EC privind protecția mediului, respectiv asigurarea calității aerului - obiectiv prioritar al **Planului Integrat de Calitatea Aerului (PICA)**.

Elaborarea și implementarea Planului Integrat de Calitatea Aerului este intrinsec legată de Planul de Mobilitate Urbană Durabilă 2016-2030 Regiunea București-Ilfov care va asigura punerea în aplicare a conceptelor europene de planificare și de management pentru mobilitatea urbană durabilă adaptate la condițiile specifice regiunii București – Ilfov reprezentând strategia de transport pentru următorii 15 ani cu o viziune coerentă de dezvoltare a mobilității la nivelul capitalei și în zonele limitrofe.

Conform prevederilor Legii nr. 104/2011 privind calitatea aerului înconjurător, în urma evaluărilor calității aerului la nivelul anului 2013, a fost emis Ordinul M.M.A.P. nr. 1206/2015 pentru aprobarea listelor cu unitățile administrativ-teritoriale întocmite în urma încadrării în regimuri de gestionare a ariilor din zonele și aglomerările prevăzute în Anexa 2 la Legea nr. 104/2011 privind calitatea aerului înconjurător.

În scopul evaluării și gestionării calității aerului, Legea nr. 104/2011 privind calitatea aerului înconjurător prevede delimitarea pe teritoriul țării de zone și aglomerări, iar Municipiul București, prin numărul și densitatea populației întrunește condițiile de a fi una dintre cele 13 aglomerări stabilite în România.

În urma comunicării de către autoritatea publică centrală pentru protecția mediului a necesității întocmirii Planului integrat de calitate a aerului, Primăria Municipiului București a inițiat acțiunile legale și a înființat, prin Dispoziția Primarului General nr.1528/06.10.2015 completată cu D.P.G. nr. 69/11.01.2016 și D.P.G. 1290/22.09.2017, Comisia Tehnică pentru elaborarea Planului Integrat de Calitate a Aerului în Municipiul București.

Planurile de calitate a aerului cuprind măsuri adecvate pentru reducerea în cel mai scurt timp a nivelului de poluanți în aer până la valori mai mici decât valorile limită/valorile țintă, precum și măsuri suplimentare de protecție a grupurilor sensibile ale populației, inclusiv a copiilor.





Conform Planului Integrat de Calitate a Aerului 2018-2020 al Municipiului București, traficul rutier este principalul responsabil de emisiile de NOx și benzen, și contribuie în jur de 50 % și la emisiile de PM10 și PM2,5. Încălzirii rezidențiale i se datorează peste 40 % din emisiile de particule, această activitate având contribuții semnificative și la emisiile celorlalți poluanți.

2.3 Aspecte legislative

Modernizarea parcului de mijloace de transport contribuie la reducerea poluării din oraș prin încurajarea populației să utilizeze transportul în comun în detrimentul autovehiculului personal. O parte din traficul din București se datorează și transportului elevilor către și de la unitățile de învățământ, întrucât majoritatea părinților își duc copiii cu mașinile personale.

În acest sens, se încearcă identificarea de soluții pentru transportul copiilor și fluidizarea traficului în zonele centrale ale orașului.

Gratuitatea tuturor elevilor din învățământul preuniversitar acreditat/autorizat este acordată în baza următoarelor acte normative:

- Legea nr. 328/2018 pentru modificarea și completarea Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007 prin care prevede la art. 19(1) *"În relația cu călătorii, autoritățile administrației publice locale pot acorda, prin hotărâri ale autorităților deliberative ale administrației publice locale, facilități de transport elevilor, studenților, ucenicilor și anumitor categorii de persoane defavorizate stabilite potrivit legii."*
- *Regulamentul serviciului comunitar de transport public local de călători în regiunea București Ilfov care are scopul de a defini modul în care, în conformitate cu normele dreptului comunitar și ale legislației naționale în vigoare, sunt efectuate de către autoritățile competente și operatori, serviciile de transport public local de călători prin curse regulate cu autobuze, troleibuze, tramvaie, sau prin curse regulate speciale, pe teritoriul regiunii București-Ilfov.*
- HCGMB 129/1996 cu modificările și completările ulterioare, care prevede la art. 1 faptul ca: *"Începând cu data de 01 septembrie 1996, pentru transportul în comun de suprafață al Regiei autonome de transport București, se acordă reduceri și scutiri de tarif după cum urmează:*





- pentru elevii și studenții de la cursurile de zi se va suporta de la bugetul local plata a 50% din valoarea nominală a abonamentelor, urmând ca restul de 50% să fie suportat de instituțiile de învățământ."

- LEGEA educației naționale nr. 1/ 2011 cu modificările și completările ulterioare, care prevede la art. 84 alin. (1) "Elevii din învățământul preuniversitar acreditat/autorizat beneficiază de tarif redus cu minimum 50% pentru transportul local în comun, de suprafață, naval și subteran, precum și pentru transportul intern auto, feroviar și naval, pe tot parcursul anului calendaristic" și alin. (2) "Elevii orfani, elevii cu cerințe educaționale speciale, precum și cei pentru care s-a stabilit o măsură de protecție specială, în condițiile legii, sau tutela beneficiază de gratuitate pentru toate categoriile de transport prevăzute la alin. (1), pe tot parcursul anului calendaristic."
- HCGMB nr. 838/12.12.2018 privind acordarea unor gratuități tuturor elevilor din învățământul preuniversitar acreditat/autorizat care prevede art. 1 "Se acordă gratuitate la transportul public local de călători pentru toți elevii din învățământul preuniversitar acreditat/autorizat, care frecventează cursurile unei instituții de învățământ din Municipiul București, pe mijloace de transport public de călători ale operatorilor de transport ce prestează servicii de transport pe raza teritorială a Municipiului București."
- HCGMB nr. 790/2018 pentru aprobarea Programului "Stimularea mobilității și decongestionarea traficului din Municipiul București".





3. Oportunitatea implementării proiectului pilot

3.1 Necesitatea proiectului

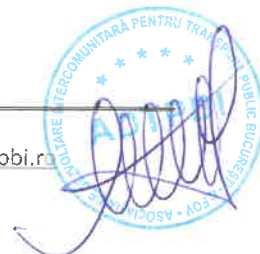
Unul dintre Obiectivele specifice ale POR 2014-2020, vizează sprijinirea proiectelor care dovedesc că au un impact pozitiv direct asupra reducerii emisiilor de echivalent CO₂, generate de transportul rutier motorizat de la nivel urban. Punctul de plecare în identificarea acestor proiecte se regăsește în analiza efectuată, direcțiile de acțiune și măsurile propuse în planurile de mobilitate urbană durabilă ale respectivelor orașe/municipii/alte zone mai extinse, stabilite conform prevederilor legale.

Prin dezvoltarea unui sistem de transport public atractiv și eficient, prin crearea/modernizarea/extinderea unei rețele coerente de piste/trasee de biciclete, dar și prin crearea/modernizarea unor trasee/spații pietonale sau predominant pietonale confortabile pentru pietoni, se pot asigura condițiile pentru realizarea unui transfer sustenabil al unei părți din ponderea modală a utilizării autoturismelor personale, către transportul public, utilizarea bicicletei ca mijloc de deplasare și mersul pe jos, astfel asigurându-se diminuări semnificative ale traficului rutier și emisiilor de echivalent CO₂ în orașe/municipii.

Prin măsurile/activitățile propuse POR 2014-2020 se urmărește în principal îmbunătățirea eficienței transportului public de călători, timpilor săi de parcurs, accesibilității, transferului către acesta de la autoturismele personale, precum și a transferului de la autoturisme către modurile nemotorizate de transport.

În cadrul direcțiilor de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport din cadrul **Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Regiunea București - Ilfov 2016 - 2030 (PMUD)** a fost identificată necesitatea de modernizare și extinderea sistemului de transport public eficient, ecologic și sigur, accesibil tuturor categoriilor de călători.

În acest sens, prin hotărârea nr. 394/21.12.2016 a Consiliului General al Municipiului București s-a aprobat achiziția a 400 autobuze urbane: 320 din gama 12m, **50 din gama 10 m** și 30 din gama 18 m. Cele 400 de autobuze au fost achiziționate de Primăria Municipiului București din bugetul propriu, iar contractul a fost semnat cu societatea Otokar Otomotiv, câștigătorul licitației lansate de Primăria Municipiului București, în data de 05.06.2018. Toate cele 400 de autobuze sunt Euro 6, având motor compatibil pentru funcționare cu combustibil diesel și biodiesel, dotate cu aer condiționat și sistem de ticketing electronic, podea coborâtă și GPS. Până în prezent au fost livrate 300 autobuze, restul mijloacelor de transport care fac obiectul contractului de achiziție urmează a fi livrate în următoarele luni.





Având în vedere creșterea ratei de transport folosind autoturismul personal și, implicit a poluării generate la nivelul orașului, implementarea proiectului, respectiv "**Analiză privind oportunitatea introducerii unor trasee noi în programul de transport care să faciliteze transportul elevilor Școlii Nr.195 (Hamburg), sector 3**" poate contribui la reducerea poluării și aglomerației în trafic, precum și la asigurarea unui transport în condiții de siguranță al elevilor. Acest aspect poate fi cuantificat prin reducerea numărului de mașini care ajung în zonă, respectiv numărul de elevi transportați către și de la unitatea de învățământ de către părinți cu autoturismele personale.

Având în vedere cele menționate anterior, considerăm necesară analizarea oportunității introducerii de trasee noi cu autobuze dedicate pentru transportul elevilor din Școala Nr.195 (Hamburg).

3.2 Motivarea și definirea ariei de studiu

În anul 2017, Institutul Național de Statistică - Direcția Regională de Statistică a Municipiului București a publicat documentul "Populația după domiciliu din Municipiul București la 1 ianuarie" în care sunt prezentate datele statistice pentru anul 2017 (1 ianuarie 2017 – date parțiale) cu privire la populația Municipiului București după domiciliu, pe grupe de vârstă și sectoare administrative, după cum urmează:

Tabel 2. Populația după domiciliu din Municipiul București

Grupa de vârstă	Total	Sector 1	Sector 2	Sector 3	Sector 4	Sector 5	Sector 6
1 ianuarie 2017							
Total persoane	2.102.912	247.580	372.149	472.693	321.917	298.924	389.649
din care, în %							
0 – 19 ani	17,0	17,4	16,5	17,0	16,3	18,4	16,5
20 - 64 ani	66,5	63,0	65,3	68,0	67,4	68,3	66,0
65 și peste	16,5	19,6	18,2	15,0	16,3	13,3	17,5

Sursă: Institutul Național de Statistică - Direcția Regională de Statistică a Municipiului București

Dacă analizăm din punct de vedere al numărului de locuitori, putem observa cu ușurință că Sectorul 3 înregistrează cea mai mare valoare, motiv pentru care acesta constituie și aria de studiu. În tabelul de mai jos au fost prelucrate datele procentuale și transpuse în valori numerice astfel încât să se evidențieze faptul că tot în Sectorul 3 se află și cei mai mulți locuitori cu vârste cuprinse între 0 și 19 ani.





Grupa de vârstă	Total	Sector 1	Sector 2	Sector 3	Sector 4	Sector 5	Sector 6
0 -19 ani	357.495	43.078	61.404	80.357	52.472	55.002	64.292

Numărul mare de locuitori din această grupă de vârstă reprezintă grupul țintă al prezentei analize.

Municipiul București are un număr de 172 școli gimnaziale (clasele I-VIII), în care studiază un număr aproximativ de 166.800 elevii. Numărul de elevi înscriși la Școala nr.195 (Hamburg) în anul școlar 2018-2019 este de aproximativ 2.500 elevi. Raționamentul care a stat la baza alegerii unității de învățământ este reprezentat de numărul mare al elevilor înscriși, precum și poziționarea acesteia relativ în centrul orașului, în una din zonele aglomerate.

Nivelurile de învățământ existente în școală sunt:

- ✓ primar: clasele pregătitoare - IV;
- ✓ gimnazial: clasele V-VIII.

Programul școlii se desfășoară în două schimburi:

- ✓ 8.00-12.00/13.00 (primar + clasele a VIII-a);
- ✓ 12.00/13.00-18.00 (gimnaziu, clasele: a V-a ; a VI-a si a VII-a).



Figura 3. Școala Nr.195 (Hamburg)





Conectarea școlii cu rețeaua de transport în comun

Mai jos este prezentat modul în care se realizează în prezent conectivitatea unității de învățământ cu rețeaua de transport public a orașului, precum și distanțele de la cele mai apropiate stații către aceasta:

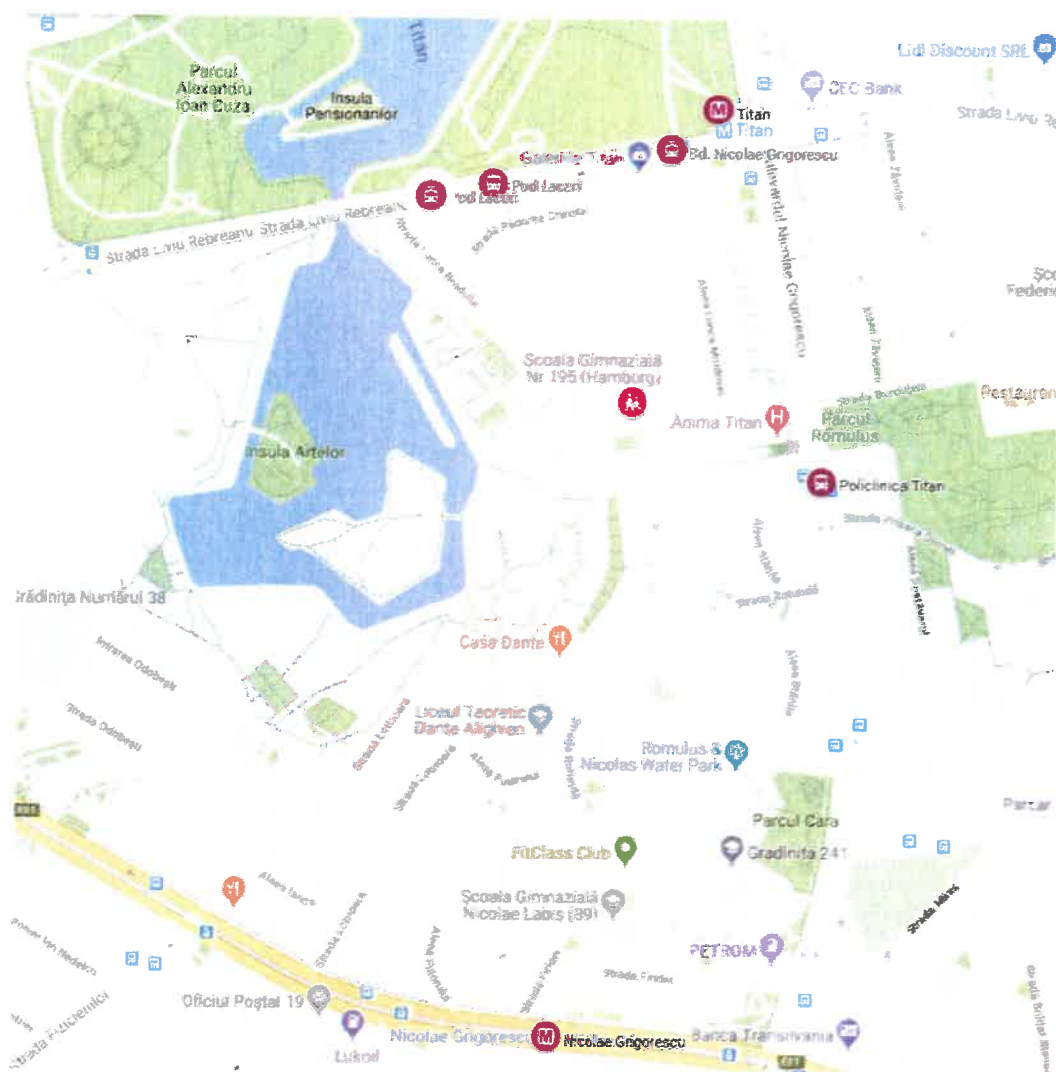


Figura 4. Poziționarea unității de învățământ

Autobuz:

- Stație Policlinica Titan (pe Bulevardul Nicolae Grigorescu): liniile 101, 102, 311 - distanță 350 m până la unitatea de învățământ;
- Stație Pod Lacuri (pe Strada Liviu Rebreanu): liniile 311, 330 - distanță 500 m până la unitatea de învățământ.





Tramvai:

- Stație Pod Lacuri (pe Strada Liviu Rebreanu): liniile 19, 23 - distanță 550/600 m până la unitatea de învățământ;
- Stație Bd. Nicolae Grigorescu (pe Strada Liviu Rebreanu): liniile 19, 23 - distanță 500/550 m până la unitatea de învățământ.

Metrou:

- Stație Titan: Magistrala 1 - distanță 550 m până la unitatea de învățământ;
- Stație Nicolae Grigorescu: Magistrala 1 și Magistrala 3 - distanță 1,1 km până la unitatea de învățământ.

3.3 Identificarea problemelor și necesităților

Prezenta analiză de oportunitate tratează posibilitatea implementării unei măsuri de eficientizare a transportului public prin introducerea unor trasee noi în programul de transport cu autobuze dedicate pentru a asigura transportul elevilor Școlii Nr.195 (Hamburg) - str. Lunca Bradului nr.2, sector 3, București de la și către unitatea de învățământ.

În acest sens, pentru stabilirea problemelor și necesităților cărora răspunde această măsură a fost realizat un chestionar și transmis spre completare tutorilor legali ai elevilor înscriși la Școala Nr.195 (Hamburg).

Ancheta de mobilitate: Cu sprijinul Primăriei Municipiului București s-a efectuat un sondaj de opinie la Școala Nr.195 (Hamburg) - str. Lunca Bradului nr.2, sector 3, București pentru a putea fi analizată oportunitatea proiectului (chestionarul aplicat se regăsește în Anexa 2).

Scopul sondajului: Determinarea oportunității introducerii unor trasee noi în programul de transport cu autobuze dedicate care să faciliteze transportul elevilor înscriși la Școala Nr.195 (Hamburg).

Obiectivele cercetării: Obținerea de informații de la grupul țintă care să susțină oportunitatea introducerii unor trasee noi care să asigure transportul cu autobuze dedicate pentru elevii înscriși la Școala Nr 195 (Hamburg) în vederea creșterii mobilității în zona studiată, reducerea blocajelor în apropierea școlii și implicit a poluării.



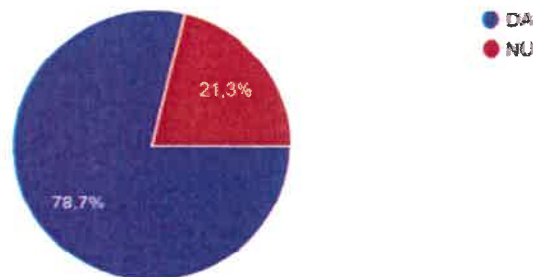


Analiza rezultatelor: Urmare a transmiterii chestionarelor către grupul țintă, acestea au fost completate de tutorii legali ai elevilor și au fost transmise spre analiză un număr de 1.644 chestionare.

Menționăm faptul că pe parcursul interpretării datelor există o diferență între numărul respondenților la fiecare întrebare în parte și numărul total de chestionare ca urmare a netratării tuturor întrebărilor chestionarului de către tutorii legali ai elevilor înscriși la Școala Nr.195 (Hamburg). Astfel, prezentăm mai jos analiza individuală a întrebărilor și interpretarea răspunsurilor pentru care au fost obținute următoarele informații:

Întrebarea 1: "Considerați oportună înființarea unei linii de transport public de tip "school bus" care să ofere avantaje cum ar fi siguranță, timp redus de parcurgere a distanței și stație în proximitatea domiciliului și unității de învățământ?"

1 629 de răspunsuri:



Potrivit graficului de mai sus se observă următoarele:

- ✓ **78,7%** din totalul respondenților, respectiv 1.282 persoane **sunt de acord** cu înființarea unei linii de transport de tip "school bus";
- ✓ **21,3%** din totalul respondenților, respectiv 347 persoane nu sunt de acord cu înființarea unei linii de transport de tip "school bus".

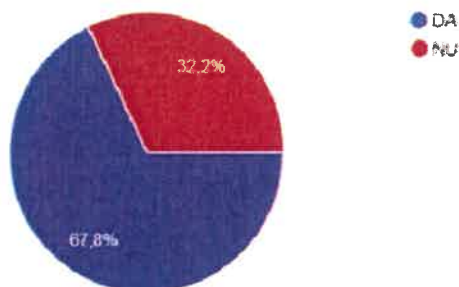
Se constată oportunitatea introducerii unor trasee noi cu autobuze dedicate pentru transportul elevilor din Școala Nr. 195





Întrebarea 2: "Considerați necesară prezența în mijlocul de transport a unui reprezentant al Poliției Locale?"

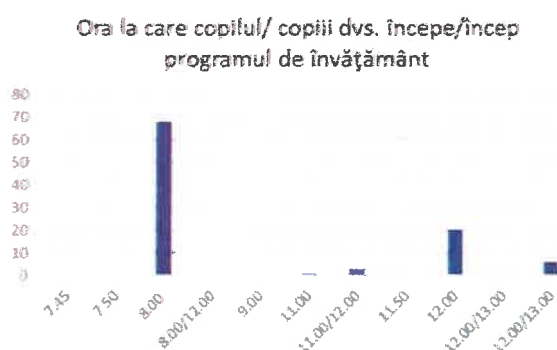
1.517 răspunsuri



- ✓ **67,8%** din totalul respondenților, respectiv 1.028 persoane **consideră necesară prezența** unui reprezentant al Poliției Locale în mijlocul de transport;
- ✓ **32,2%** din totalul respondenților, respectiv 489 persoane nu consideră necesară prezența unui reprezentant al Poliției Locale în mijlocul de transport.

Se constată oportunitatea prezenței unui reprezentant al Poliției Locale în autobuzele dedicate pentru transportul elevilor din Școala Nr. 195

Întrebarea 3: "Vă rugăm să ne precizați care este ora la care copilul/copiii dvs. începe/încep, respectiv termină programul de învățământ"



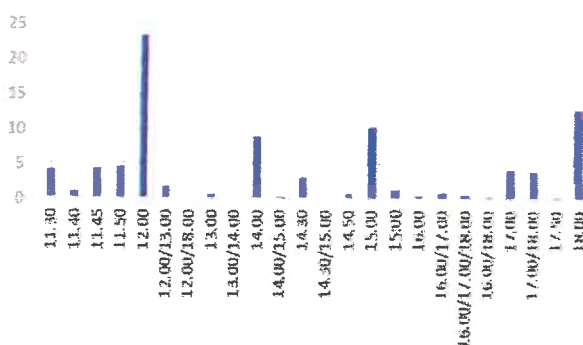
Ora	Procent din 1.590 răspunsuri	Nr. de răspunsuri
7.45	0,19%	3
7.50	0,38%	6
8.00	67,92%	1080
8.00/12.00	0,25%	4
9.00	0,06%	1
11.00	0,63%	10
11.00/12.00	2,58%	41
11.50	0,13%	2
12.00	20,13%	320
12.00/13.00	0,5%	8
12.00/13.00	5,72%	91
12.00/13.00	1,50%	24
Total		1.590





- ✓ 68,74% din totalul respondenților, respectiv 1.093 elevi încep programul până la ora 8:00
- ✓ 23,47% din totalul respondenților, respectiv 374 elevi încep programul până la ora 12:00;
- ✓ 7,72% din totalul respondenților, respectiv 123 elevi încep programul după ora 12:00.

Ora la care copilul/ copiii dvs. termina
programul de învățământ



Ora	Procent din 1.567 raspunsuri	Număr de raspunsuri
11.30	4,02%	63
11.40	1,02%	16
11.45	4,28%	67
11.50	4,47%	70
12.00	23,61%	370
12.00/13.00	1,66%	26
13.00	0,57%	9
13.00/14.00	0,19%	3
14.00	9%	141
14.00/15.00	0,26%	4
14.30	2,94%	46
14.30/15.00	0,13%	2
14.50	0,7%	11
15.00	10,34%	162
15:00	1,28%	20
16.00	0,51%	8
16.00/17.00	0,89%	14
16.00/ 17.00/ 18.00	0,64%	10
16.00/18.00	0,32%	5
17.00	4,21%	66
17.00/18.00	3,89%	61
17.50	0,38%	6
18.00	12,89%	202
	11,74%	184
Total		1.567

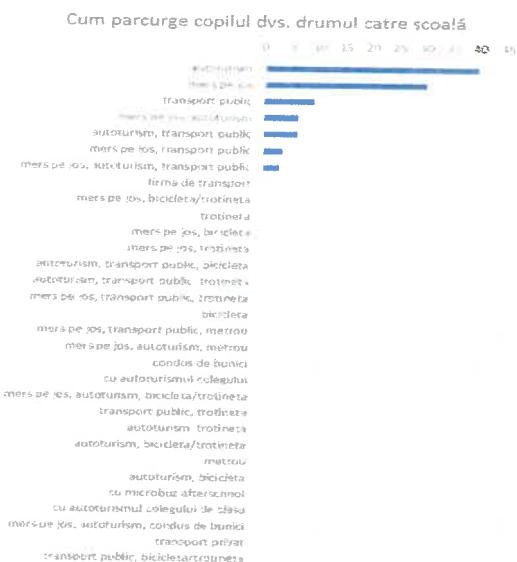
- ✓ 37,4% din totalul respondenților, respectiv 586 elevi termină programul până la ora 12:00
- ✓ 28,02% din totalul respondenților, respectiv 425 elevi termină programul în intervalul 12.00-15.00
- ✓ 35,47% din totalul respondenților, respectiv 556 elevi termină programul în intervalul orar 15:00-18:00.

Cererea de transport identificată va fi transpusă în programul de transport aferent rutelor cu autobuze dedicate pentru transportul elevilor din Școala Nr. 195.





Întrebarea 4: "Cum parcurge copilul dumneavoastră drumul către școală?"



Răspuns	Procent din 1.621 raspunsuri	Nr. răspunsuri
autoturism	39,83%	646
mers pe jos	30,15%	489
transport public	9,06%	147
mers pe jos, autoturism	6,1%	99
autoturism, transport public	6,04%	98
mers pe jos, transport public	3,39%	55
mers pe jos, autoturism, transport public	2,96%	48
firma de transport	0,25%	4
mers pe jos, bicicleta/trotineta	0,19%	3
trotineta	0,19%	3
mers pe jos, bicicleta	0,19%	3
mers pe jos, trotineta	0,19%	3
autoturism, transport public, bicicleta	0,12%	2
autoturism, transport public, trotineta	0,12%	2
mers pe jos, transport public, trotineta	0,12%	2
bicicleta	0,06%	1
mers pe jos, transport public, metrou	0,06%	1
mers pe jos, autoturism, metrou	0,06%	1
condus de bunici	0,06%	1
cu autoturismul colegului	0,06%	1
mers pe jos, autoturism, bicicleta/trotineta	0,06%	1
transport public, trotineta	0,06%	1
autoturism, trotineta	0,06%	1
autoturism, bicicleta/trotineta	0,06%	1
metrou	0,06%	1
autoturism, bicicleta	0,06%	1
cu microbuz afterschool	0,06%	1
cu autoturismul colegului de clasa	0,06%	1
mers pe jos, autoturism, condus de bunici	0,06%	1
transport privat	0,06%	1
transport public, bicicleta/trotineta	0,06%	1
	0,06%	1
Total		1.621



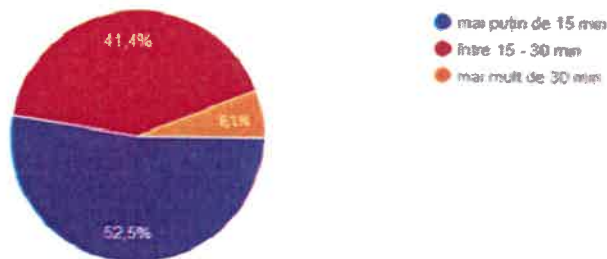


- ✓ **39,83%** din totalul respondenților, respectiv 646 persoane se deplasează către școală cu **autoturismul personal**;
- ✓ **30,15%** din totalul respondenților, respectiv 489 persoane se deplasează către școală pe jos;
- ✓ **9,06%** din totalul respondenților, respectiv 147 persoane se deplasează către școală utilizând transportul public;
- ✓ **20,96%** din totalul respondenților, respectiv 339 persoane folosesc variante mixte de deplasare.

În momentul de față, transportul elevilor către unitatea de învățământ se realizează preponderent cu autoturismul personal.

Întrebarea 5: "În cât timp parcurge copilul dvs. distanța de la locuință la școală?"

1.616 răspunsuri



- ✓ **52,5%** din totalul respondenților, respectiv 848 persoane parcurg distanța de la locuință la școală în mai puțin de 15 min;
- ✓ **41,4%** din totalul respondenților, respectiv 669 persoane parcurg distanța de la locuință la școală între 15-30 min;
- ✓ **6,1%** din totalul respondenților, respectiv 99 persoane parcurg distanța de la locuință la școală în mai mult de 30 min.

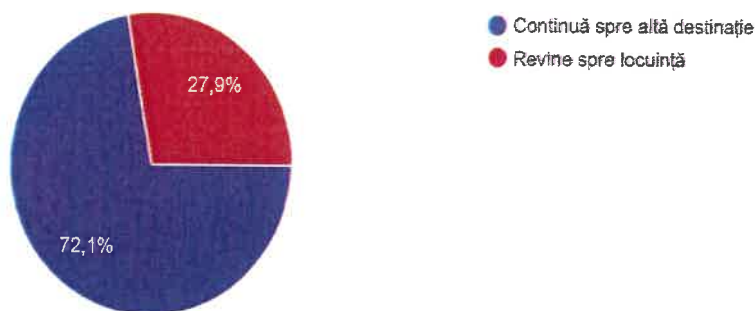
Se constată că majoritatea elevilor alocă între 15-30 minute traseului de acasă până la școală, interval care trebuie luat în considerare la stabilirea traseelor noi de transport cu autobuze dedicate.





Întrebarea 6: "Dacă folosiți un autoturism, conducătorul autovehiculului își continuă drumul spre altă destinație sau revine spre locuință?",

1 238 de răspunsuri



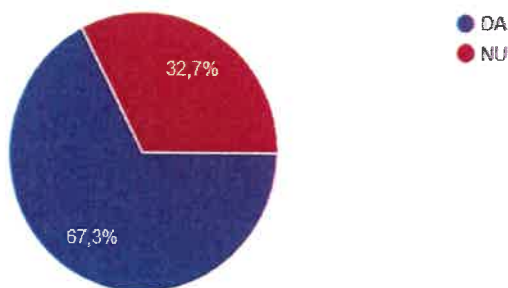
- ✓ 72,1% din totalul respondenților, respectiv 892 respondenți continuă drumul spre altă destinație;
- ✓ **27,9%** din totalul respondenților, respectiv 446 respondenți **revin spre locuință**.

Se constată că pentru cel puțin 446 elevi, părinții se deplasează special pentru a-i duce la școală, după care revin acasă, fapt ce contribuie la creșterea traficului rutier din zonă la orele de vârf.

Întrebarea 7: "Ați renunța la actuala modalitate de transport al copilului dvs. către unitatea de învățământ în favoarea unui mijloc de transport de tip "school bus"?"

Dacă răspunsul este DA, care ar fi cea mai apropiată stație de transport public de suprafață (exclusiv autobuz sau troleibuz) față de locuința dvs.?

1 558 de răspunsuri





- ✓ 67,3% din totalul respondenților, respectiv 1.048 respondenți **sunt de acord** să renunțe la actuala modalitate de transport în favoarea unui mijloc de transport de tip school bus;
- ✓ 32,7% din totalul respondenților, respectiv 510 respondenți nu ar renunța la actuala modalitate de transport.

Se constată o intenție semnificativ pozitivă în ceea ce privește utilizarea noilor trasee cu autobuze dedicate în detrimentul modalităților actuale de transport (predominant autoturism personal) .

Răspunsurile respondenților cu privire la adresa de domiciliu, respectiv cele mai apropiate stații de mijloace de transport, precum și alternativele utilizate de fiecare respondent în parte stau la baza definirii caracteristicilor de transport ale traseelor noi înființate.

Repartizarea respondenților în funcție de domiciliu/stație de plecare

Denumire Stație/Stații	Procent din 804 răspunsuri valide	Nr. persoane
Achan Vitan	0,12%	1
Alba Iulia Decebal	0,12%	1
Amazoanei	0,12%	1
Ambrozie, Fizicienilor	0,25%	2
Anghel Saligny	0,12%	1
Anghel Saligny, Complex Comercial Titan	1%	8
Auchan	0,12%	1
Auchan Vitan	0,12%	1
Baba Novac	0,75%	6
Baia De Arama	0,62%	5
Barajul Dunarii	1,37%	11
Barajul Iezeru	0,12%	1
Barajul Rovinari	0,12%	1
Basarabiei Diham	0,12%	1
Bd Basarabia	1,12%	8
Bd Chisinau	0,12%	1
Bd. 1 Decembrie 1918	9,45%	76
Bd. Chisinau	0,25%	2
Bd. Nicolae Grigorescu	1,74%	14
Biblioteca Nationala A Romaniei	0,12%	1
Biserica Fundenidoamnei	0,12%	1
Bodesti	0,25%	2
Bucur	0,12%	1





ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ PENTRU TRANSPORT PUBLIC BUCUREȘTI-ILFOV

MEMBRU



Bucuresti Mall Vitan	0,12%	1
Bulevardul Chisinau, Bulevardul Nicolae Grigorescu	0,25%	2
Bulevardul Nicolae Grigorescu	0,12%	1
Bulevardul Nicolae Grigorescu, Piata Salajan	3,73%	30
Bulevardul Nicolae Grigorescu, Piata Trapezului, Titan	0,12%	1
Calea Calarasilor	0,12%	1
Calea Duesti	0,12%	1
Calea Vitan	0,12%	1
Calea Vitan (M. Bravu)	0,12%	1
Camil Ressu	0,37%	3
Camil Ressu Fizicienilor	0,25%	2
Campia Liberatii (Parc Alex. Ioan Cuza)	0,12%	1
Cartie Rezidential Splaiul Unirii	0,12%	1
Cfr Catelul	0,12%	1
Chisinau	0,12%	1
Cimitir	0,12%	1
Cimitir Deoahial	0,12%	1
Cinema Gloria , I.O.R.	0,12%	1
Circa 13, Trapezului	0,12%	1
Codrii Neamtului	2,61%	21
Complex Comercial Titan	0,12%	1
Complex Adama	0,12%	1
Complex Auchan Vitan	0,12%	1
Complex Comercial	0,5%	4
Complex Comercial Titan	2,49%	20
Complex Comercial Titan, Bd. 1 Decembrie 1918	0,25%	2
Complex Comercial Vitan(Auchan Vitan)	0,12%	1
Confort City	0,12%	1
Consantin Brancusi	1,74%	14
Constantin Brancusi, Bulevardul Nicolae Grigorescu	0,12%	1
Constantin Brancusi, Lucretiu Patrascanu	0,12%	1
Constantin Brancusi,Parc Titan	0,12%	1
Cora Pantelimon	1,12%	9
Costin Georgian	1%	8
Darabani	0,62%	5
Sportului	0,12%	1
Voluntarilor	0,12%	1
Delea Noua	0,12%	1
Diham	1,74%	14
Diham (Grigorescu + Basarabia)	0,12%	1





ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ PENTRU TRANSPORT PUBLIC BUCUREȘTI-ILFOV



Distor	0,12%	1
Dna Ghica	0,12%	1
Doamna Ghica	0,25%	2
Dristor	1,74%	14
Dristor Baba Novac	0,12%	1
Dudești	0,12%	1
Dumbrava	0,12%	1
Dumbrava Noua	0,25%	2
Dumbrava Noua, Piata Titan	0,12%	1
Energoutilaj	0,25%	2
Facultatea De Drept Vasile Parvan	0,12%	1
Facultatea De Pompieri	0,12%	1
Faur Poarta 4	1,37%	11
Faur Poarta 4, Titan	0,25%	2
Ferma Animalelor	0,12%	1
Fizicienilor	2,36%	19
Fizicienilor Piata Ambrozie	0,12%	1
Fundeni	0,25%	2
Gara Catelu	0,25%	2
Ghe. Petrascu (Sos. Mihai Bravu)	0,12%	1
Gheorghe Petrascu Ion Tuculescu	0,12%	1
Gloria	0,25%	2
Granitul	0,25%	2
Halta Branesti	0,12%	1
I.O.R.	0,62%	5
I.O.R. 2	0,87%	7
Iancului	0,12%	1
Ilioara	1,74%	14
Ilioara Tandarei	0,12%	1
Ilioara Fizicienilor	0,12%	1
Ion Tuculescu	1,74%	14
Ion Tuculescu, Soseaua Campia Libertatii	0,25%	2
Irisului	0,25%	2
Lebada	0,12%	1
Liceul Nichita Stanescu	0,25%	2
Liviu Rebreanu	6,34%	51
Liviu Rebreanu, Barajul Dunarii	0,25%	2
Liviu Rebreanu, Barajul Dunarii	0,12%	1
Liviu Rebreanu, Complex Comercial Titan	0,12%	1
Liviu Rebreanu, Faur Poarta 4	0,12%	1
Liviu Rebreanu, Piata Titan	0,12%	1

25

Cladirea Green Gate 2, 5, Bd. Tudor Vladimirescu nr. 22, Et. 10;
CIF 38474532; Nr. înregistrare la Registrul Național: 25560/A/2017; office@tpbi.ro www.tpbi.ro





ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ PENTRU
TRANSPORT PUBLIC BUCUREȘTI-ILFOV



Liviu Rebreanu, Bd. 1 Decembrie 1918	0,37%	3
Lt Victor Manu	0,12%	1
Lucretiu Patrascanu	0,62%	5
Maica Domnului	0,12%	1
Mall Vitan, Zizin	0,25%	2
Matei Ambrozie	1,12%	9
Matei Basarab	0,12%	1
Mihai Bravu	0,37%	3
Mihai Bravu, Titan	0,12%	1
Mihale Stelian	0,12%	1
Morarilor	0,5%	4
Nicolae Grigorescu	0,12%	1
Nicolae Teclu	0,25%	2
Nicolae Teclu, Policolor	0,12%	1
Obor	0,12%	1
Oficiul Postal 72	0,25%	2
Opera	0,12%	1
Ozana	1,37%	11
Ozana, I.O.R. 2	0,12%	1
Ozana, Bd. 1 Decembrie 1918	0,25%	2
Pantelimon	0,5%	4
Pantelimon Republica	0,12%	1
Parc	0,12%	1
Parc Alexandru Ioan Cuza	0,37%	3
Parc Titan	0,87%	7
Park Lake Mall	0,12%	1
Penes Curcanul	0,12%	1
Penes Curcanul (Mihai Bravu)	0,12%	1
Piata Alba Iulia	0,25%	2
Piata Catelu	0,12%	1
Piata Delfinului	0,12%	1
Piata Ramnicu Sarat	2,61%	21
Piata Ramnicu Sarat, Liviu Rebreanu	0,12%	1
Piata Salajan	1,62%	13
Piata Sudului	0,12%	1
Piata Titan	4,23%	34
Piata Titan, Piata Trapezului	0,12%	1
Piata Trapezului	0,25%	2
Piata Trapezului, bd. 1 Decembrie 1918	0,25%	2
Pictor Harlescu	1%	8
Pod Fundeni	0,37%	3



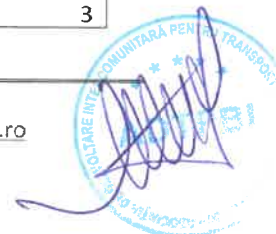


ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ PENTRU TRANSPORT PUBLIC BUCUREȘTI-ILFOV

MEMBRU



Pod Fundeni Soseaua Fundeni	0,12%	1
Pod Lacuri	0,62%	5
Policlinica Pantelimon	0,12%	1
Policlinica Titan	1,37%	11
Policlinica Vitan	0,25%	2
Policolor	0,5%	4
Posta Vitan	0,12%	1
Postavarul	3,65%	29
Postavarului, Codrii Neamtului	0,12%	1
Potcoava	0,12%	1
Branesti Targ	0,12%	1
Halta Branesti	0,12%	1
Republica	0,62%	5
Republica	0,25%	2
Republica	0,12%	1
Republica	0,12%	1
Restaurant Pluto	0,12%	1
Salajan	0,37%	3
Sc 55	0,12%	1
Scoala General	0,12%	1
Scoala Iancului	0,12%	1
Selgros Pantelimon	0,12%	1
Sere	0,12%	1
Sere	0,12%	1
Sfantu Gheorghe, Sos. Vergului	0,12%	1
Soldat Radu Tina	0,12%	1
Soldat Stelian Mihale	0,62%	5
Sos Pantelimon	0,12%	1
Sos. Colentina	0,25%	2
Sos. Morarilor	0,12%	1
Sos. Pantelimon	0,12%	1
Sos. Vergului	0,12%	1
Soseaua Campia Libertatii	1,74%	14
Soseaua Cernicabiserica Noua Poet George Tarnea	0,12%	1
Soseaua Industriilor	0,12%	1
Soseaua Oltenitei	0,25%	2
Spital Malaxa	0,5%	4
Spitalul Pantelimon	0,37%	3
St Ilioara	0,12%	1
Stadion	0,12%	1
Stadion Olimpia	0,25%	3





ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ PENTRU
TRANSPORT PUBLIC BUCUREȘTI-ILFOV

MEMBRU



Str. Fizicienilor	0,12%	1
Strandul Titan	0,12%	1
Sun Plaza	0,12%	1
Tandarei	0,12%	1
Tandarei, Fizicienilor	0,12%	1
Theodor Pallady	0,12%	1
Theodor Pallady, Bd. 1 Decembrie 1918	0,12%	1
Theodor Pallady, I.O.R. 2	0,12%	1
Theodor Pallady, Ozana, Bd. 1 Decembrie 1918	0,12%	1
Titan	1,37%	11
Titan, Bulevardul Nicolae Grigorescu	0,12%	1
Trapezului	0,62%	5
Trapezului (De Tramvai)	0,12%	1
Universitatea Hyperion	0,12%	1
Vergului	0,12%	1
Victor Babes	0,12%	1
Vitan Auchan	0,12%	1
Vitantis	0,12%	1
Vitantis Rin Grand Hotel	0,12%	1
Zizin	0,12%	1
Total		804

Situația liniilor de transport public utilizate pentru deplasarea către unitatea de învățământ

Răspuns	Procent din 735 răspunsuri valide	Nr. persoane
102	23,81%	175
101, 311	14,15%	104
311	9,8%	72
101	4,49%	33
330	4,22%	31
335	2,99%	22
101, 102, 311	2,99%	22
202	2,31%	17
253	2,31%	17
101, 102	1,91%	14
101, 335	1,5%	11
103	1,36%	10
19	1,36%	10
253, 330, 335	1,22%	9
70, 79	1,22%	9
246	1,22%	9
27	1,22%	9





ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ PENTRU
TRANSPORT PUBLIC BUCUREȘTI-ILFOV



19, 23	1,09%	8
23	0,95%	7
40	0,95%	7
123	0,82%	6
19, 27, 40	0,82%	6
104	0,82%	6
101, 102, 335	0,68%	5
70	0,68%	5
19, 40	0,68%	5
101, 311, 330, 335	0,54%	4
27, 102	0,54%	4
19, 27	0,54%	4
70, 79, 311	0,54%	4
454	0,54%	4
311, 330	0,41%	3
223	0,41%	3
36	0,41%	3
27, 40	0,41%	3
101, 102, 311, 330, 335	0,27%	2
19, 23, 330	0,27%	2
253, 335	0,27%	2
70, 79, 102, 253	0,27%	2
103, 111, 113	0,27%	2
311, 330, 335	0,27%	2
101, 330	0,27%	2
111	0,27%	2
455	0,27%	2
102, 335	0,27%	2
101, 253, 311, 335	0,14%	1
330, 335	0,14%	1
155, 253	0,14%	1
19, 40, 101, 311	0,14%	1
40, 56	0,14%	1
90	0,14%	1
16, 36	0,14%	1
385	0,14%	1
402, 414	0,14%	1
103, 246	0,14%	1
101, 102, 104, 335	0,14%	1
104, 243	0,14%	1
246, 405	0,14%	1
405	0,14%	1
70, 79, 202	0,14%	1
202, 402	0,14%	1
102, 330, 335	0,14%	1
301, 311	0,14%	1
102, 253	0,14%	1
36, 56	0,14%	1





ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ PENTRU
TRANSPORT PUBLIC BUCUREȘTI-ILFOV



104, 311	0,14%	1
102, 253, 330, 335	0,14%	1
1, 19, 27,	0,14%	1
79, 102, 253	0,14%	1
70, 79, 101, 102, 335	0,14%	1
123, 124, 135	0,14%	1
21, 102	0,14%	1
101, 102, 202, 335	0,14%	1
14, 36, 40, 56,	0,14%	1
124	0,14%	1
21, 330	0,14%	1
101, 253, 311, 330, 335	0,14%	1
101, 102, 253, 331, 335	0,14%	1
19, 23, 27, 104	0,14%	1
104, 123	0,14%	1
19, 102	0,14%	1
19, 330	0,14%	1
301	0,14%	1
70, 79, 253	0,14%	1
19, 23, 27	0,14%	1
19, 23, 253, 330, 335	0,14%	1
1, 10, 34, 311	0,14%	1
1, 10, 34, 124	0,14%	1
311, 335	0,14%	1
143, 145	0,14%	1
404	0,14%	1
109	0,14%	1
70, 92	0,14%	1
101, 102, 331	0,14%	1
102, 311	0,14%	1
86, 90, 104	0,14%	1
14, 40	0,14%	1
235, 330, 335	0,14%	1
70, 79, 92, 311	0,14%	1
Total		735





Sinteza rezultatelor cercetării:

- ✓ **78,7%** din totalul respondenților, respectiv **1.282** persoane sunt de acord cu introducerea unei linii de transport de tip school bus;
- ✓ **67,8%** din totalul respondenților, respectiv **1.028** persoane consideră necesară prezența unui reprezentant al Poliției Locale în mijlocul de transport;
- ✓ **39,83%** din totalul respondenților, respectiv **646** persoane se deplasează către școală cu autoturismul personal;
- ✓ **9,063%** din totalul respondenților, respectiv **147** persoane se deplasează către școală utilizând transportul public;
- ✓ **27,9%** din totalul respondenților, respectiv **446** persoane revin spre locuință;
- ✓ **67,3%** din totalul respondenților, respectiv **1.048** persoane sunt de acord să renunțe la actuala modalitate de transport în favoarea unui mijloc de transport de tip "school bus".

Analizând rezultatele sondajului, precum și impactul pe care îl va avea acest proiect asupra eficientizării reducerii traficului și poluării prin încurajarea utilizării transportului de tip "school bus", **se constată oportunitatea introducerea unor trasee noi** cu autobuze adecvate pentru transportul elevilor Școlii Nr. 195 (Hamburg) - str. Lunca Bradului nr.2, sector 3, București.





4. Obiectivele specifice ale proiectului

În baza analizei situației existente prezentată în cadrul cap. 3, precum și în urma evaluării necesității și oportunității măsurilor prezentate în cadrul capitolelor anterioare au fost identificate următoarele probleme cheie:

- **PC-1: 39,83%** din totalul de 1.621 respondenți respondenților, respectiv 646 persoane, **se deplasează către școală cu autoturismul personal**, generând trafic suplimentar în aria de analiza precum și limitări ale capacității de circulație ale arterelor ca urmare a staționărilor în locuri nepermise, pentru debarcarea/îmbarcarea elevilor la poarta unității de învățământ;
- **PC-2: 72,1%** din totalul de 1.238 respondenți, respectiv 892 persoane, își continuă drumul spre altă destinație utilizând autoturismul propriu, generând trafic suplimentar la nivelul orașului;
- **PC-3: 27,9%** din totalul de 1.238 respondenți, respectiv 446 persoane, **revin spre locuință** după efectuarea deplasării de însoțire a elevului către unitatea de învățământ generând trafic suplimentar, ce ar putea fi evitat prin punerea la dispoziție a transportului școlar;
- **PC-4:** Accesibilitatea oferită de sistemul de transport public în raport cu originile și destinațiile călătorilor din zona de analiză (raportat la nevoia de a se deplasa la/de la școală către domiciliu) este relativ scăzută determinând renunțarea la transportul public și deplasarea cu autoturismul personal.

Având în vedere provocările cheie identificate mai sus, este evident că există dovezi puternice care să susțină îmbunătățirea serviciului de transport public prin definirea unor trasee noi adaptate nevoilor specifice pentru a asigura transportul elevilor din Școala Nr.195 (Hamburg), fapt ce va contribui la creșterea atractivității sistemului de transport public și asigurarea premiselor redistribuirii repartiției modale în favoarea transportului public.

Astfel, identificarea principalelor obiective specifice ale proiectului a pornit de la evaluarea situației existente precum și a necesității și oportunității măsurilor de introducere de trasee noi. În consecință, pentru a răspunde nevoilor și cerințelor actuale privind creșterea ponderii modale către transportul public, realizarea unui sistem de transport public mai eficient, reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră datorate transportului, reducerea





consumului de combustibil, și asigurarea unui sistem de transport adaptat nevoilor de mobilitate care să susțină creșterea economică locală, s-au stabilit următoarele obiective:

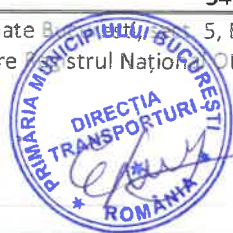
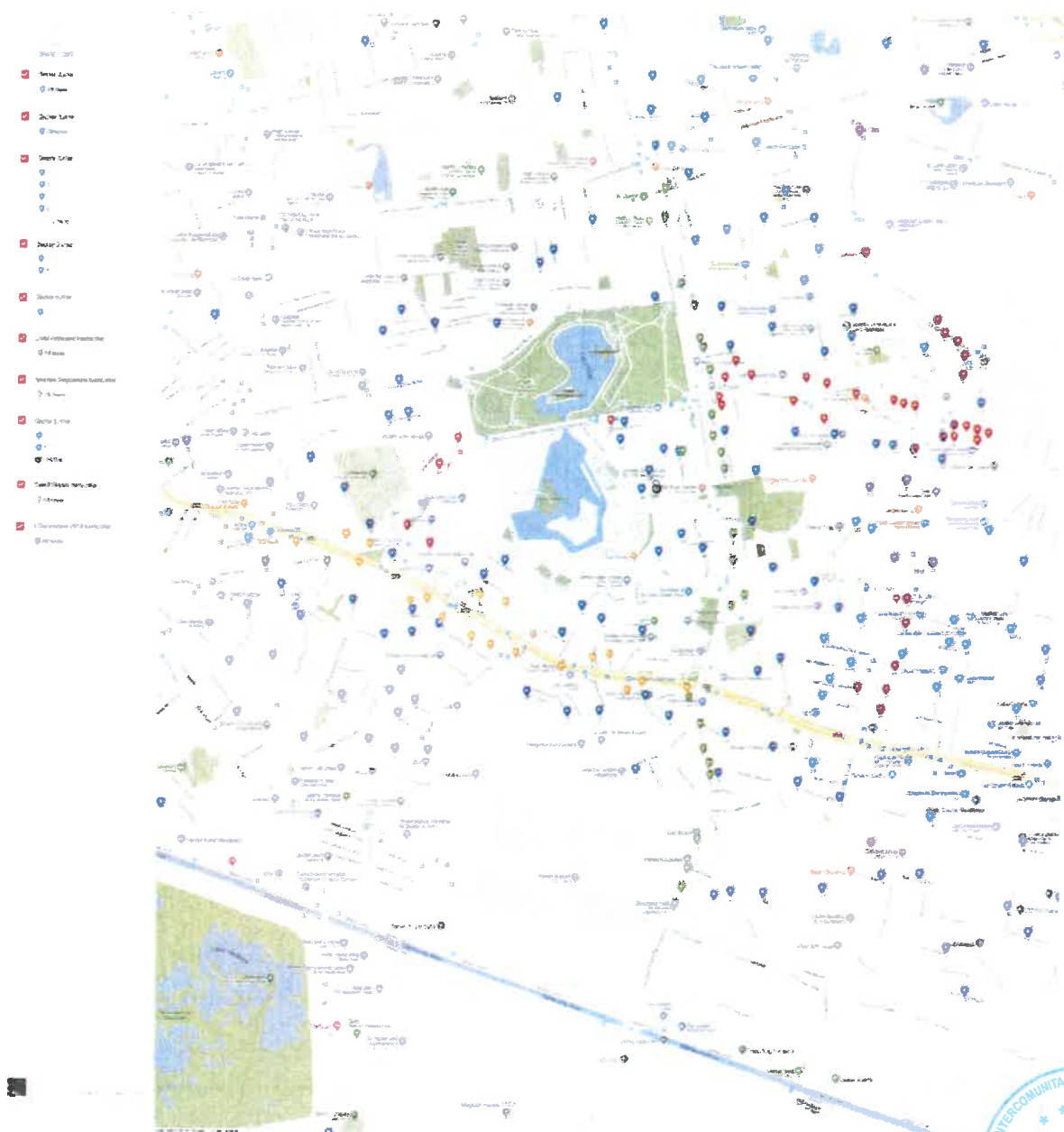
- **O-1:** Reducerea impactului activităților de transport asupra mediului și locuitorilor (poluarea aerului, zgomot) în cadrul zonei de studiu prin utilizarea unor mijloace de transport mai puțin poluante și asigurarea unui transfer sustenabil al unei părți din ponderea modală a utilizării autoturismelor personale, către transportul public, asigurându-se diminuării semnificative ale traficului rutier și a emisiilor de CO₂ec. Totodată utilizarea în efectuarea serviciului de transport elevi a unor autobuze mai puțin poluante vor contribui la reducerea impactului negativ asupra mediului datorat sectorului transporturilor.
- **O-2:** Asigurarea unei capacități de transport adaptate nevoii de mobilitate a locuitorilor. Având în vedere trendul de creștere al numărului de călători transportați și deseori apariția de suprasolicitare în perioadele orelor de vârf, este necesar adaptarea capacității de transport oferită de sistemul de transport al elevilor la nevoia de mobilitate a acestora, degrevând în același timp traficul general și totodată sistemul de transport public general.





5. Soluții propuse

În urma analizării chestionarelor au fost poziționate pe harta de mai jos (care se regăsește detaliat în Anexa 3 la prezentul document) zonele în care elevii locuiesc (adresa de reședință):





ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ PENTRU
TRANSPORT PUBLIC BUCUREȘTI-ILFOV

MEMBRU



Totodată, după analizarea chestionarelor a reieșit faptul că Sectorul 3 are cea mai mare pondere din punct de vedere al repartiției după adresa de domiciliu, respectiv 81,56% din numărul total al elevilor, situație prezentată în tabelul de mai jos:

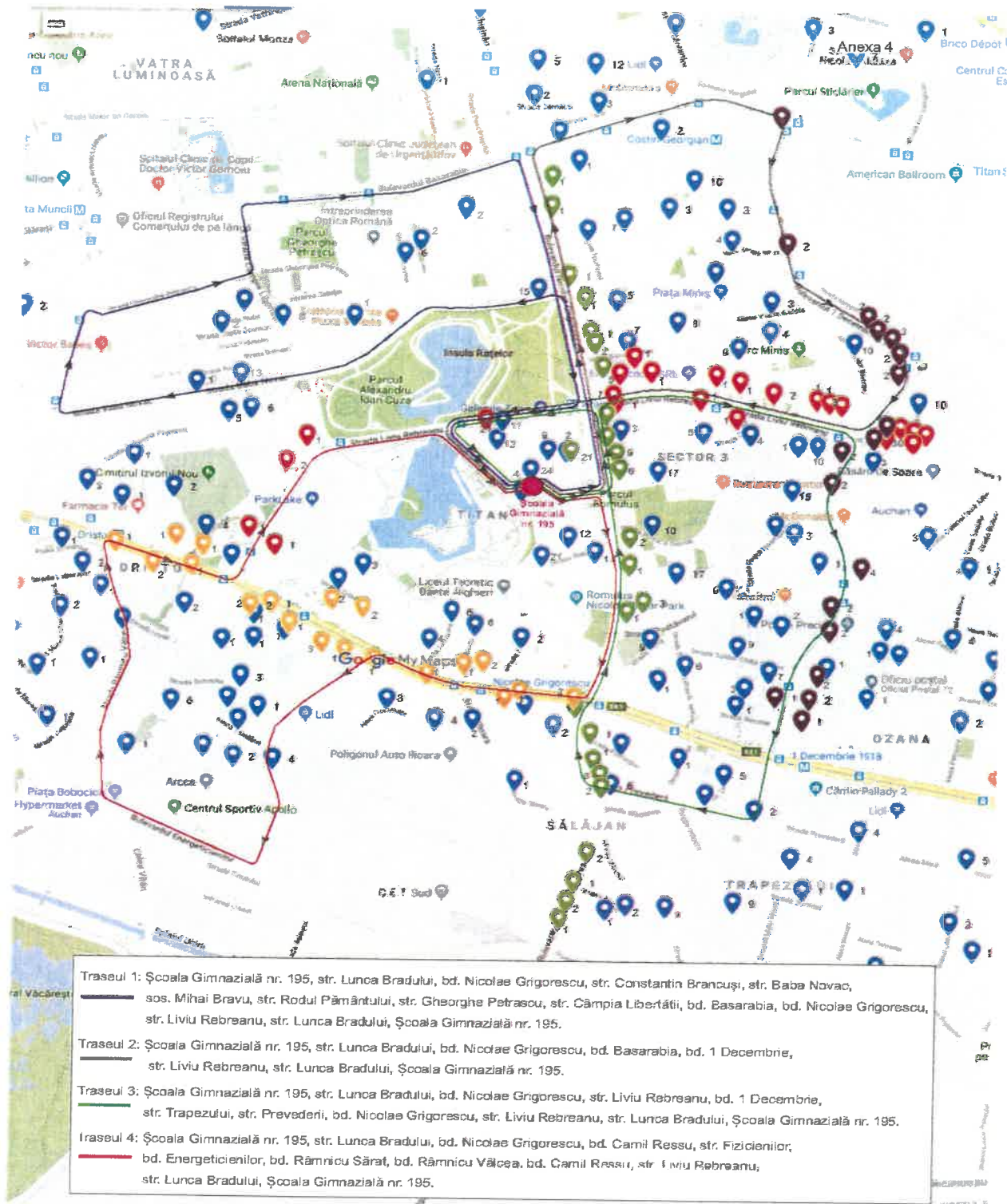
Sector	Nr. elevi
Sector 1	2
Sector 2	102
Sector 3	1358
Sector 4	16
Sector 5	4
Sector 6	1
Jud. Ilfov	100
Fără adresă	61
TOTAL	1644

În tabelul de mai jos sunt prezentate traseele propuse pe baza datelor prezentate în chestionar, cu menționarea arterelor principale, lungimea fiecărui traseu și potențialii utilizatori. Aceste trasee vor fi deservite de autobuze din gama 10 m (achiziționate de PMB).

	Traseu	Lungime	Nr. posibili utilizatori conform datelor din chestionar (nr. elevi)
T1	Școala Gimnazială 195, str. Lunca Bradului, Bd. Nicolae Grigorescu, Str. Constantin Brâncuși, Str. Baba Novac, Șos. Mihai Bravu, Str. Rodul Pământului, Str. Gheorghe Petrescu, Str. Câmpia Libertății, Bd. Basarabia, Bd. Nicolae Grigorescu, Str. Liviu Rebreanu, Str. Lunca Bradului, Școala Gimnazială nr. 195	7,9 km	117
T2	Școala Gimnazială 195, str. Lunca Bradului, Bd. Nicolae Grigorescu, Bd. Basarabia, Bd. 1 Decembrie, Str. Liviu Rebreanu, Str. Lunca Bradului, Școala Gimnazială 195	8 km	167
T3	Școala Gimnazială 195, str. Lunca Bradului, Bd. Nicolae Grigorescu, Str. Liviu Rebreanu, Bd. 1 Decembrie, Str. Trapezului, Str. Prevederii, Bd. Nicolae Grigorescu, Str. Liviu Rebreanu, str. Lunca Bradului, Școala Gimnazială 195	7 km	159
T4	Școala Gimnazială 195, str. Lunca Bradului, Bd. Nicolae Grigorescu, Bd. Camil Ressu, Str. Fizicienilor, Bd. Energeticienilor, Bd. Râmnicul Sarat, Bd. Camil Ressu, str. Liviu Rebreanu, Str. Lunca Bradului, Școala Gimnazială 195	7,3 km	157

35





Anexa 4 - hartă trasee propuse





5.1 Caracteristicile autobuzelor din gama 10 M, Euro 6, achiziționate de PMB

Toate cele 50 de autobuze urbane EURO 6 au podea total coborâtă și îndeplinesc următoarele condiții:

Dimensiuni exterioare:

- lungime totală: minim 9.400 mm - maxim 10.700 mm;
- înălțime totală: max. 3.300mm;
- lățime totală: max. 2.550 mm;
- înălțimea podelei de la nivelul drumului: max. 350 mm în dreptul ușilor.

Dimensiuni interioare:

- înălțimea interioară a salonului: min.2.200 mm;
- deschiderea liberă a ușilor pentru călători: min. 1.200 mm;
- panta interioară a podelei va respecta reglementările interne și internaționale.

Caracteristici funcționale ale autobuzului (manevrabilitate):

- stabilitatea în rampă și pantă: min.12 % (la încărcare maximă);
- performanțe la viraj conform R107 ECE-ONU;
- autobuzul trebuie să se înscrie în oricare sens de bracăj, în interiorul unui cerc cu raza de 12.5 M, fără ca vreunul din punctele sale extreme să depășească perimetrul cercului;
- când punctele extreme ale autobuzului se deplasează, în oricare sens de bracăj, pe un cerc cu raza de 12.5 M, autobuzul trebuie să se înscrie în interiorul unei coroane cu lățimea de 7.5 M;
- unghiul de atac: min.7°;
- unghiul de degajare: min.7°.

Dotari speciale:

- rampa pentru acces persoane cu dezabilitati;
- autobuz urban.

Capacitate transport călători:

- 70 călători, din care 27 de locuri pe scaun.





**ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ PENTRU
TRANSPORT PUBLIC BUCUREȘTI-ILFOV**



Tabel 3. Repartizarea elevilor/vehiculelor în funcție de programul școlar

Nr. vehicule	Lungime (km)	Durată (min)	Potențiali utilizatori	Ore începere program școlar (schimbul I)								Ore încheiere program școlar (schimbul II)								Nr. persoane care nu au completat rubrica privind ora de începere/încheiere a programului școlar (sch I/sch II)
				08:00	11:00 -12:00	11:30	12:00	12:00	12:00	13:00	14:00	14:30	15:00	16:00	17:00	18:00				
T1	7,9	30	117	87	6	5	24	42	0	6	8	24	5	14	12	0	1			
			2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1			
T2	8	30	167	120	7	5	37	62	1	20	7	23	2	21	22	3	4			
			3	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	0	4			
T3	7	26	159	131	6	6	22	68	2	18	8	25	5	9	13	0	5			
			3	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	0	5			
T4	7,3	28	157	118	6	6	33	62	0	18	4	23	9	13	21	0	1			
			3	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	0	1			
Total elevi			600	456	25	12	116	234	3	62	27	95	21	57	68	3	11			



Nr. vehicule
Nr. vehicule
Nr. vehicule
Nr. vehicule





MEMBRU



**ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ PENTRU
TRANSPORT PUBLIC BUCUREȘTI-ILFOV**

5.2 Date caracteristice trasee

Tabel 4. Propunere traseu 1

T1	
Traseu:	Școala Gimnazială 195, str. Lunca Bradului, Bd. Nicolae Grigorescu, Str. Constantin Brâncuși, Str. Baba Novac, Șos. Mihai Bravu, Str. Rodul Pământului, Str. Gheorghe Petrescu, Str. Câmpia Libertății, Bd. Basarabia, Bd. Nicolae Grigorescu, Str. Liviu Rebreanu, Str. Lunca Bradului, Școala Gimnazială nr. 195
Lungime traseu:	7,9 km dus-întors
Număr de autobuze	2
Număr maxim de utilizatori (elevi)/oră estimați ciclul primar	100
Număr maxim de utilizatori (elevi)/ora estimați ciclul gimnazial	50

Tabel 5. Program de circulație - propunere traseu 1

Program de circulație*	Școala 195	Școala 195	Școala 195	Școala 195	Școala 195	Școala 195	Școala 195	Școala 195	Școala 195	Școala 195	Școala 195	Școala 195	Școala 195	Școala 195	Școala 195	Școala 195	Școala 195
	plecare	sosire	plecare	sosire	plecare	sosire	plecare	sosire	plecare	sosire	plecare	sosire	plecare	sosire	plecare	sosire	Școala 195
1	7,15	7,45															
2	7,20	7,50	11,20	11,50	12,10	12,40	13,10	13,40	14,10	14,40	15,10	15,40	16,10	16,40	17,10	17,40	18,10

* Viteza comercială cuprinsă între 14-16 km/h.





MEMBRU
UITP

**ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ PENTRU
TRANSPORT PUBLIC BUCUREȘTI-ILFOV**

Tabel 6. Propunere traseu 2

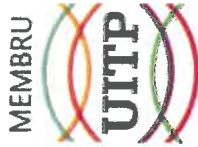
Traseu:	12	
Lungime traseu:	Școala Gimnazială 195, str. Lunca Bradului, Bd. Nicolae Grigorescu, Bd. Basarabia, Bd. 1 Decembrie, Str. Liviu Rebreanu, Str. Lunca Bradului, Școala Gimnazială 195	
Numar de autobuze	8 km dus-întors 3	
Număr maxim de utilizatori (elevi)/oră estimați ciclul primar	120	
Număr maxim de utilizatori (elevi)/oră estimați ciclul gimnazial	62	

Tabel 7. Program de circulație - propunere traseu 2

Program de circulație*	Școala 195	Școala 195	Școala 195	Școala 195	Școala 195	Școala 195	Școala 195	Școala 195	Școala 195	Școala 195	Școala 195	Școala 195	Școala 195	Școala 195	Școala 195	Școala 195	Școala 195	
	plecare	sosire	plecare	sosire	plecare	sosire	plecare	sosire	plecare	sosire	plecare	sosire	plecare	sosire	plecare	sosire	Școala 195	
1	7,10	7,40																
2	7,15	7,45		12,10	12,40													
3	7,20	7,50	11,20	11,50	12,15	12,45	13,10	13,40	14,10	14,40	15,10	15,40	16,10	16,40	17,10	17,40	18,10	18,40

* Viteza comercială cuprinsă între 14-16 km/h.





**ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ PENTRU
TRANSPORT PUBLIC BUCUREȘTI-ILFOV**

Tabel 8. Propunere traseu 3

T3	
Traseu:	Școala Gimnazială 195, str. Lunca Bradului, Bd. Nicolae Grigorescu, Str. Liviu Rebreanu, Bd. 1 Decembrie, Str. Trapezului, Str. Prevederii, Bd. Nicolae Grigorescu, Str. Liviu Rebreanu, str. Lunca Bradului, Școala Gimnazială 195
Lungime traseu:	7 km dus-întors
Numar de autobuze	3
Număr maxim de utilizatori (elevi)/ora estimați ciclul primar	131
Număr maxim de utilizatori (elevi)/ora estimați ciclul gimnazial	68

Tabel 9. Program de circulație - propunere traseu 3

Program de circulație*	Școala 195 plecare	Școala 195 sosire	Școala 195 plecare	Școala 195 sosire	Școala 195 plecare	Școala 195 sosire	Școala 195 plecare	Școala 195 sosire	Școala 195 plecare	Școala 195 sosire	Școala 195 plecare	Școala 195 sosire	Școala 195 plecare	Școala 195 sosire			
1		7,10	7,40														
2		7,15	7,45	12,10	12,40												
3		7,20	7,50	11,50	12,15	13,10	13,40	14,10	14,40	15,10	15,40	16,10	16,40	17,10	17,40	18,10	18,40

* Viteza comercială cuprinsă între 14-16 km/h.





**ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ PENTRU
TRANSPORT PUBLIC BUCUREȘTI-ILFOV**

Tabel 10. Propunere traseu 4

T4	
Traseu:	Școala Gimnazială 195, str. Lunca Bradului, Bd. Nicolae Grigorescu, Bd. Camil Ressu, Str. Fizicienilor, Bd. Energeticienilor, Bd. Râmnicul Sarat, Bd. Camil Ressu, str. Liviu Rebreanu, Str. Lunca Bradului, Școala Gimnazială 195
Lungime traseu:	7,3 km dus-întors
Numar de autobuze	3
Număr maxim de utilizatori (elevi)/ora estimați ciclul primar	118
Număr maxim de utilizatori (elevi)/ora estimați ciclul gimnazial	62

Tabel 11. Program de circulație - propunere traseu 4

Program de circulație*	Școala 195	Școala 195	Școala 195	Școala 195	Școala 195	Școala 195	Școala 195	Școala 195	Școala 195	Școala 195	Școala 195	Școala 195	Școala 195	Școala 195	Școala 195	Școala 195	Școala 195
	plecare	sosire	plecare	sosire	plecare	sosire	plecare	sosire	plecare	sosire	plecare	sosire	plecare	sosire	plecare	sosire	plecare
1	7,10	7,40															
2	7,15	7,45		12,10	12,40												
3	7,20	7,50	11,20	12,15	12,45	13,10	13,40	14,10	14,40	15,10	15,40	16,10	16,40	17,10	17,40	18,10	18,40

* Viteza comercială cuprinsă între 14-16 km/h.





5.3 Costuri estimative aferente implementării proiectului

Pentru determinarea costului zilnic aferent prestării serviciului de transport au fost luate în considerare următoarele aspecte: costul unitar autobuze urbane/2018/km stabilit prin *Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători* încheiat între ADTPBI și STB SA, lungimea traseelor, numărul de curse stabilite prin programul de circulație, la care s-a adăugat un procent de 10% din valoarea prestației, reprezentând costul aferent accesului și retragerii mijloacelor de transport în/din unitățile operatorului de transport.





ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ PENTRU
TRANSPORT PUBLIC BUCUREȘTI-ILFOV

Tabel 12. Costuri estimate trasee propuse

Traseu	Cost unitar lei/km(fara TVA)	Lungime traseu/cursa(km)	Nr. curse/zi	Cost transport/zi	Cost acces/retragere	Cost total transport/zi(lei)	Cost transport lunar aprox(lei)
Costul estimat pentru traseul T1							
T1	9,11	2	3	4=1*2*3	5=4*10%	6=4+5	7=6*21 zile
		7,9	10	719,69	71,97	791,66	16.624,84
Costul estimat pentru traseul T2							
T2	9,11	2	3	1*2*3	5=4*10%	6=4+5	7=6*21zile
		8	12	874,56	87,46	962,02	20.202,34
Costul estimat pentru traseul T3							
T3	9,11	2	3	1*2*3	5=4*10%	6=4+5	7=6*21 zile
		7	12	765,24	76,52	841,76	17.677,04
Costul estimat pentru traseul T4							
T4	9,11	2	3	1*2*3	5=4*10%	6=4+5	7=6*21 zile
		7,3	12	798,4	79,84	878,24	18.434,63
Total cost transport lunar pentru traseele propuse (lei)							72.938,85





6. Impactul proiectului

Conform informațiilor prezentate în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru regiunea București – Ilfov 2016-2030, emisiile anuale de CO₂ (dioxid de carbon) la nivelul Bucureștiului au fost estimate la aproximativ 7.300 tone pe an.

În urma analizei chestionarelor aplicate la nivelul Școlii Nr. 195, putem estima că anual se parcurg aproximativ 1.5 mil. km cu autovehicule personale exclusiv pentru transportul elevilor la Școala Nr. 195.

Din punct de vedere al emisiilor CO₂, aceste valori de trafic generează anual în aer aproximativ 180 tone.

Proiectul crește gradul de accesibilitate la unitatea de învățământ față de situația actuală când distanța de la școală până la cea mai apropiată stație de transport este cuprinsă între 350 și 600 m (distanță de acces mare).

Totodată, implementarea proiectului contribuie la creșterea încrederii populației în serviciile de transport public de călători oferite de către Municipiul București, care se pliază din ce în ce mai bine nevoilor reale ale populației.





7. Concluzii și recomandări

Având în vedere cele menționate anterior, provocările cheie identificate precum și modul în care proiectul răspunde obiectivelor stabilite, considerăm oportun implementarea măsurilor de introducere de trasee noi în programul de transport care să faciliteze transportul elevilor din ciclul primar și secundar pentru Școala Nr.195 (Hamburg). Implementarea acestor măsuri va asigura creșterea atractivității sistemului de transport public și asigurarea premiselor redistribuirii repartiției modale în favoarea transportului public.

Principale obiective ale măsurilor propuse au reieșit din evaluarea situației existente precum și a necesității acestora și răspund nevoilor și cerințelor actuale privind creșterea ponderii modale către transportul public, realizarea unui sistem de transport public mai eficient, reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră datorate transportului, reducerea consumului de combustibil și asigurarea unui sistem de transport adaptat nevoilor de mobilitate care să susțină creșterea economică locală.

Prin implementarea proiectului se urmărește asigurarea unui transfer sustenabil al unei părți din ponderea modală a utilizării autoturismelor personale, către transportul public, asigurându-se diminuării semnificative ale traficului rutier și a emisiilor de CO₂ec. Totodată utilizarea în efectuarea serviciului de transport elevi a unor autobuze mai puțin poluante va contribui la reducerea impactului negativ asupra mediului.

Având în vedere necesitatea implementării proiectului în perioada imediat următoare, se propune utilizarea autobuzelor Euro 6 din gama 10 m existente deja în flota STB S.A.

Având în vedere constrângerile de capacitate întâlnite pe str. Lunca Bradului, se recomandă solicitarea avizului Comisiei Tehnice de Circulație de la nivelul Primăriei Municipiului București și implementarea utilizării în sens unic dinspre str. Liviu Rebreanu către Bd. Nicolae Grigorescu pentru evitarea apariției congestiei / blocajelor în trafic.

Totodată, având în vedere impunerea unor condiții de siguranță și securitate sporită se recomandă solicitarea sprijinului Poliției Locale Sector 3 pentru asigurarea de măsuri suplimentare în stații sau autobuze (de exemplu prezența unui reprezentant în stațiile de îmbarcare-debarcare).

Proiectul va fi monitorizat de către Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București-Ilfov în vederea evaluării impactului și stabilirii oportunității replicării pentru alte unități de învățământ.

Implementarea proiectului și extinderea acestuia la nivelul întregului oraș poate contribui în mod substanțial la ameliorarea suprasolicitării sistemului de transport public local în perioadele de vârf precum și la diminuarea volumului de autoturisme personale aflate în trafic, mulți părinți fiind încurajați să renunțe la utilizarea autoturismului propriu în favoarea altor moduri de transport sustenabile.





8. Surse de date pentru elaborarea studiului

- <https://thenewswheel.com/history-of-the-school-bus/>
- <http://www.coachbuilt.com/bui/w/wayne/wayne.htm>
- https://en.wikipedia.org/wiki/School_bus_by_country
- http://www.economica.net/primaria-cluj-napoca-introduce-autobuze-scolare-la-bucuresti-se-reinfiinteaza-linia-pentru-elevi-327_158277.html#n
- https://adevarul.ro/locale/cluj-napoca/foto-autobuzele-scolare-dedicate-elevilor-cluj-funcioneaza-proiect-pilot-gen-tara-1_5b98cc60df52022f755b878a/index.html
- <https://stirileprotv.ro/stiri/actualitate/cluj-primul-oras-din-romania-care-a-pus-in-circulatie-autobuze-scolare.html>
- <https://cluj.com/articole/proiect-pilot-cluj-autobuze-scolare/>
- <https://evz.ro/transport-scolar-pentru-elevii-din-timisoara.html>
- <http://orasul-timisoara.ro/local-7277/>
- <http://www.tion.ro/stpt-a-pornit-transportul-scolar-elevii-nu-s-au-inghesuit-sa-mearga-cu-minibuzele-la-scoala/2178460>
- <https://www.mediafax.ro/social/linie-de-autobuze-infiintata-pentru-transportul-elevilor-de-la-scoala-141-la-scoala-gimnaziala-127-16724889>

9. Anexe

- Anexa 1 - Scurt istoric privind transportul elevilor
- Anexa 2 - Model chestionar privind "School Bus"
- Anexa 3 - Analiză chestionar, adresa de reședință elevii
- Anexa 4 - Hartă trasee propuse
- Anexa 5 - Echipa de experți care a elaborat studiul de oportunitate



Anexa 1 – Scurt istoric privind transportul elevilor

Autobuzele școlare au fost și sunt folosite pentru transportul elevilor din apropierea zonei de domiciliu către unitățile de învățământ. Deși în trecut această metodă era folosită pentru creșterea numărului de elevi și prevenirea abandonului școlar, în zilele noastre autobuzele școlare în mediul urban sunt utilizate pentru reducerea traficului auto și implicit a poluării din orașe, însă au aceeași întrebuintare ca cea de la începuturile utilizării pentru zonele rurale.

Ca parte a transportului elevilor, autobuzele joacă un rol important în transportul elevilor către și de la unitatea de învățământ, care corespunde capacității de locuri pe scaune și un grad ridicat de siguranță comparativ cu alte moduri de transport. Utilizarea autobuzelor pentru transportul elevilor variază de la țară la țară, de la utilizarea transportului public de către elevi, autobuze de tranzit retrase din circulație pentru a transporta elevi până la autobuze construite pentru acest scop deținute și operate de către unitățile de învățământ.

Conform publicației online thenewswheel.com, apariția autobuzelor școlare poate fi plasată în anul 1886, când Wayne Works a produs caleașca trasă de cal cunoscută ca și "mașina școlii" sau "mașina copilului" în Indiana.



Figura 1. Caleașcă trasă de cai, 1886, Indiana

Înainte de apariția acestui mod de transport al elevilor, copiii pur și simplu mergeau pe jos, foloseau căruțe sau sănii pentru a ajunge la școală, iar asta s-a păstrat pentru mulți ani, inclusiv după anul 1886.

Începând cu anul 1914, industria automobilă a început să se dezvolte, iar Wayne Works a văzut o mare oportunitate în a motoriza caleștile. Designul a rămas în cea mai parte același, cu modificarea scaunelor care de acum erau așezate de-a lungul pereților cu privire către interior. A mai fost adăugată o protecție împotriva vremii.



Courtesy of Gary Batchelor

Figura 2. Caleașcă motorizată, 1914, Indiana

A urmat construcția primului autobuz de către A.L. Luce, proprietarul unui dealer Ford, pentru care s-au folosit în principal panouri din oțel. În 1930, Wayne Works a introdus primul autobuz școlar realizat în totalitate din oțel cu geamuri de protecție din sticlă. Cu toate acestea, părinții erau în continuare îngrijorați pentru siguranța copiilor.



Figura 3. Autobuz școlar realizat în totalitate din oțel



În 1939, Dr. Frank Cyr a organizat o conferință la Universitatea din Manhattan pentru dezvoltarea de standarde pentru autobuzele școlare. Aceasta a avut un mare succes: 44 de noi standarde naționale au fost elaborate, influențând totul, de la dimensiuni interioare pentru configurația scaunelor până la faimoasa culoare galbenă care s-a menținut și în zilele noastre. Culoarea a fost aleasă strategic ca urmare a unor studii care au arătat faptul că această culoare atrage atenția și este foarte vizibilă dimineața devreme sau seara, când circulă de obicei autobuzele.

Context european

Germania

În Germania, elevii merg la școală folosind rute programate de autobuz și tren. În majoritatea cazurilor, aceste servicii operează în intervale care să se potrivească cu programul școlar și nu circulă în weekenduri și perioadele de vacanță, deși serviciile sunt deschise spre utilizare pentru alte categorii de călători.



Figura 4. Autobuz școlar din Mörlenbach, Germania

Autoritățile locale finanțează aceste rute, dar părinților li se solicită să plătească o contribuție din costul unui bilet de sezon pentru utilizarea serviciilor. Mulți elevi își folosesc bicicletele pentru a ajunge la școală și le pot lua cu ei dacă o parte din traseu presupune utilizarea trenului.

Cum transportul elevilor în zonele urbane este dependent de sistemul de transport public, majoritatea elevilor sunt transportați cu autobuze de mare capacitate sau intercity la care se adaugă microbuze. Pentru a se diferenția de alte autobuze, liniile care transportă elevi au o pancardă pe care este scrisă destinația "SCHULBUS" pe un fundal galben. Legislația germană oferă prioritate în trafic autobuzelor școlare la urcarea și coborârea elevilor.



Italia

În Italia, autobuzele școlare sunt vopsite în galben sau portocaliu. Vehiculele utilizate pentru transportul elevilor sunt, de obicei, microbuze sau autobuze de lungime medie. Asemănător situației din America de Nord, autobuzele școlare au rute și opriri fixe.



Figura 5. Autobuz școlar din Rimini, Italia

Legislația prevede pentru autobuzele care transportă preșcolari un însoțitor care să ajute șoferul autobuzelor în a ține sub control elevii pe parcursul traseului.

Polonia

În Polonia, autobuzele școlare au întrebuințare asemănătoare cu cele din Statele Unite, de a conecta rezidenții zonelor rurale cu școlile situate la distanțe mari. Deși acestea sunt inscripționate oficial cu "AUTOBUZ SZKOLNI" (traducerea în poloneză pentru "autobuz școlar"), acestea sunt cunoscute ca *gimbus*.

Precum omologii lor din America de Nord, autobuzele școlare din Polonia au câteva caracteristici de design pentru a se deosebi de autobuzele standard. În primul rând, toate autobuzele sunt vopsite în culoarea portocaliu. În interior, compartimentul șoferului nu poate fi blocat dinspre compartimentul pasagerilor. Ușa din spate trebuie să fie posibilă blocarea de către șofer.



Figura 6. Autobuz școlar din Gmina Jasionówka, Polonia

Regatul Unit

În Regatul Unit, transportul elevilor cu autobuzul este asigurat, în cea mai mare parte, prin serviciul de transport public. Liniile de autobuz dedicate pentru elevi sunt de obicei subcontractate companiilor locale de autobuz, se operează cu autobuze obișnuite care sunt utilizate și în alte scopuri când nu sunt folosite pentru transportul elevilor.

În timpul anilor `90, autoritățile locale au început să lucreze la conturarea unei rețele pentru transportul școlar. Pentru a înlocui autobuzele double-decker Leyland utilizate încă din anii `80, au fost importate din Statele Unite autobuzele Corporației Blue Bird cu volan pe dreapta.

Copiii cu nevoi speciale sau dizabilități sunt transportați către școli speciale cu microbuze adaptate. La fel ca și omologii din America de Nord, aceste microbuze sunt structuri de autobuze școlare adaptate pe șasiu de camion.



Figura 7. Autobuz Leyland



Figura 8. Autobuz Blue Bird

Context național

În România, autobuzul școlar este asociat cel mai adesea mediului rural, pentru transportul elevilor către unitățile de învățământ.

Urmare a scăderii natalității și dezvoltării zonelor urbane, dar și din cauza factorului economic, mare parte a populației s-a mutat la oraș sau a plecat în afara țării. Astfel, numărul elevilor înscriși în învățământul rural a scăzut considerabil în ultimii ani, iar funcționarea anumitor unități de învățământ a fost pusă sub semnul întrebării. A urmat o reorganizare din punct de vedere al eficientizării activității și în acest fel, o parte din școlile din mediul rural au fost închise, iar elevii redistribuiți către alte școli din satele/comunele învecinate. Pentru a asigura accesul la învățământ, Ministerul Educației a achiziționat mai multe microbuze pentru transportul elevilor către unitatea de învățământ unde au fost repartizați.



Zonele urbane au trecut prin numeroase schimbări, fapt datorat dezvoltării tehnologiei și creșterii populației. Aceste schimbări au produs și efecte negative, în principal poluare. Cele mai mari valori de poluare înregistrate în orașe sunt generate de autoturisme.

Din punct de vedere al transportului elevilor către și de la unitatea de învățământ, majoritatea părinților utilizează autoturismul, unul din motive fiind și lipsa conectivității rețelei de transport public de la adresa de domiciliu până la școală. Pentru a descuraja acest fenomen, și în România începe să se utilizeze transportul special pentru elevi.

Cluj

Începând cu anul școlar 2018-2019, Municipiul Cluj Napoca a început implementarea unui proiect pilot, în parteneriat cu Inspectoratul Școlar Județean Cluj și Compania de Transport Public Cluj-Napoca, pentru introducerea de autobuze școlare care preiau din cele patru mari cartiere ale Clujului (Zorilor, Mărăști, Gheorgheni și Mănăștur) elevii claselor primare ai liceelor din centrul orașului: "Avram Iancu" și "Nicolae Bălcescu".



Figura 1. Autobuz școlar în Cluj Napoca (sursa: Adevarul.ro)

Autobuzele pornesc la șapte și un sfert în fiecare dimineață și opresc în fiecare stație a transportului public. Autobuzele sunt destinate exclusiv transportului elevilor, dar pot urca și părinții dacă vor. De asemenea, în fiecare autobuz școlar este prezent un polițist local și un reprezentant al regiei de transport public pentru a asigura transportul elevilor la școală și către casă în cele mai sigure condiții.

Începând cu cel de-al doilea semestru al anului școlar 2018-2019, s-au efectuat mici modificări. Destinate exclusiv elevilor din clasele 0-IV, autobuzele pot fi utilizate nu doar de către elevii celor două școli, ci de către toți elevii al căror traseu coincide cu cele abordate în prima etapă.

Autobuzele opresc în fața unităților de învățământ, iar de aici copiii sunt preluați de agentul de pază sau personalul școlii.



Timișoara

Începând cu 13 ianuarie 2019, pe modelul celor din Cluj-Napoca, transportul elevilor cu mijloace dedicate a fost introdus și în Timișoara. În acest sens, municipalitatea a achiziționat 20 de microbuze de 40 locuri ce sunt utilizate strict pentru transportul elevilor.

Beneficiarii acestui proiect sunt elevii care învață la patru licee aflate în centrul Timișoarei, care nu vor mai fi nevoiți să meargă la cursuri cu mijloacele de transport în comun. Ei vor beneficia de servicii de transport public cu minibuze, din cartier la școală și înapoi. Potrivit primarului Timișoarei, pentru început, vor beneficia de acest serviciu de transport public cu minibuzele patru cartiere și patru licee. Este vorba de copiii înscriși la Colegiului Național "C.D. Loga", Colegiului Național "Carmen Sylva", Colegiului Tehnic "E. Ungureanu" și Colegiului Tehnic "I.C. Brătianu", care locuiesc în cartierele Circumvalațiunii, Calea Lipovei, Calea Șagului și Soarelui.

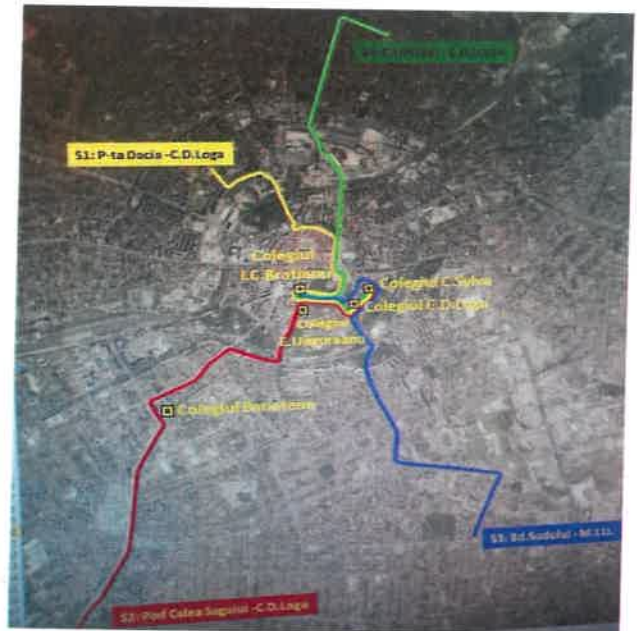


Figura 2. Harta traseelor în Timișoara

Programul de funcționare este următorul:

- Linia S1 pleacă la ora 7.20 din Piața Dacia și oprește la Col. Brătianu și la E. Ungureanu la ora 7.36, ajunge la C.D. Loga la 7.43, iar la C. Sylva la ora 7.45;
- Linia S2 pleacă la ora 7.10 de la Podul Calea Șagului, la 7.23 este la Colegiul Bănățean, mergând pe linia 33, iar la 7.36 ajunge la Brătianu și Ungureanu, la 7.45 la C.D. Loga și la 7.45 la Carmen Sylva;
- Linia S3 pleacă la ora 7.20 de la Vama de pe Bd. Sudului, la 7.38 este la C.D. Loga, la 7.40 la Carmen Sylva, iar la 7.45 la Brătianu și Ungureanu;
- Linia S4 pleacă de pe str. Holdelor la ora 7.15, la 7.36 ajunge la Ungureanu și Brătianu, la 7.43 la C.D. Loga și la 7.45 la Carmen Sylva.

Similar proiectului din Cluj, și în Timișoara siguranța copiilor în mijloacele de transport este asigurată de un polițist local.

CHESTIONAR PRIVIND „SCHOOL BUS”¹

Nume/Prenume Elev _____

Adresa de reședință a elevului²: _____

1. Considerați oportună înființarea unei linii de transport public de tip "school bus" care să ofere avantaje cum ar fi siguranță, timp redus de parcurgere a distanței și stație în proximitatea domiciliului și unității de învățământ?
- a. DA b. NU

Vă rugăm să motivați pe scurt răspunsul dvs : _____

2. Considerați necesară prezența în mijlocul de transport a unui reprezentant al Poliției Locale?
- a. DA b. NU
- b. Vă rugăm să ne precizați care este ora la care copilul/ copiii dvs. începe/ încep, respectiv termină programul de învățământ:
- a. începe la ora _____ b. termină la ora _____
- c. Cum parcurge copilul dumneavoastră drumul către școală?
- a. mers pe jos b. autoturism c. transport public
- d. altfel: _____
5. În cât timp parcurge copilul dvs. distanța de la locuință la școală?
- a. mai puțin de 15 min b. între 15 - 30 min c. mai mult de 30 min
6. Dacă folosiți un autoturism, conducătorul autovehiculului își continuă drumul spre altă destinație sau revine spre locuință:
- a. continuă spre altă destinație b. revine spre locuință
7. Ați renunța la actuala modalitate de transport al copilului dvs. către unitatea de învățământ în favoarea unui mijloc de transport de tip "school bus" ?
- a. DA b. NU
- 7.1 Dacă răspunsul este DA, care ar fi cea mai apropiată stație de transport public de suprafață (exclusiv autobuz sau troleibuz) față de locuința dvs.? Exemplu: Stația Liviu Rebreanu – Linia nr.

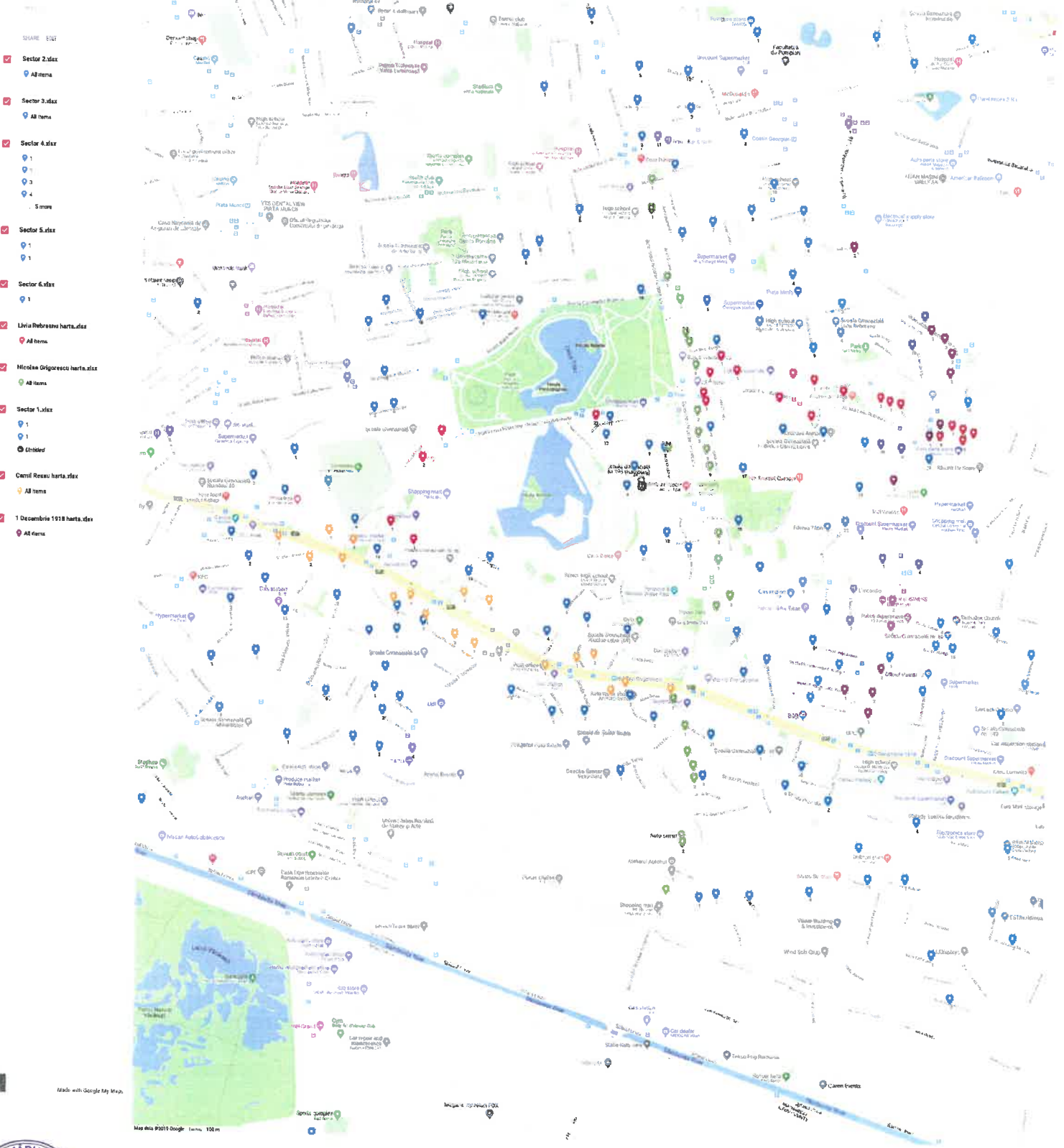
Vă mulțumim!

¹ Se va completa de către părinți sau tutorii legali

² Obligatoriu se vor completa strada și numărul poștal pentru stabilirea rutei optime de deplasare

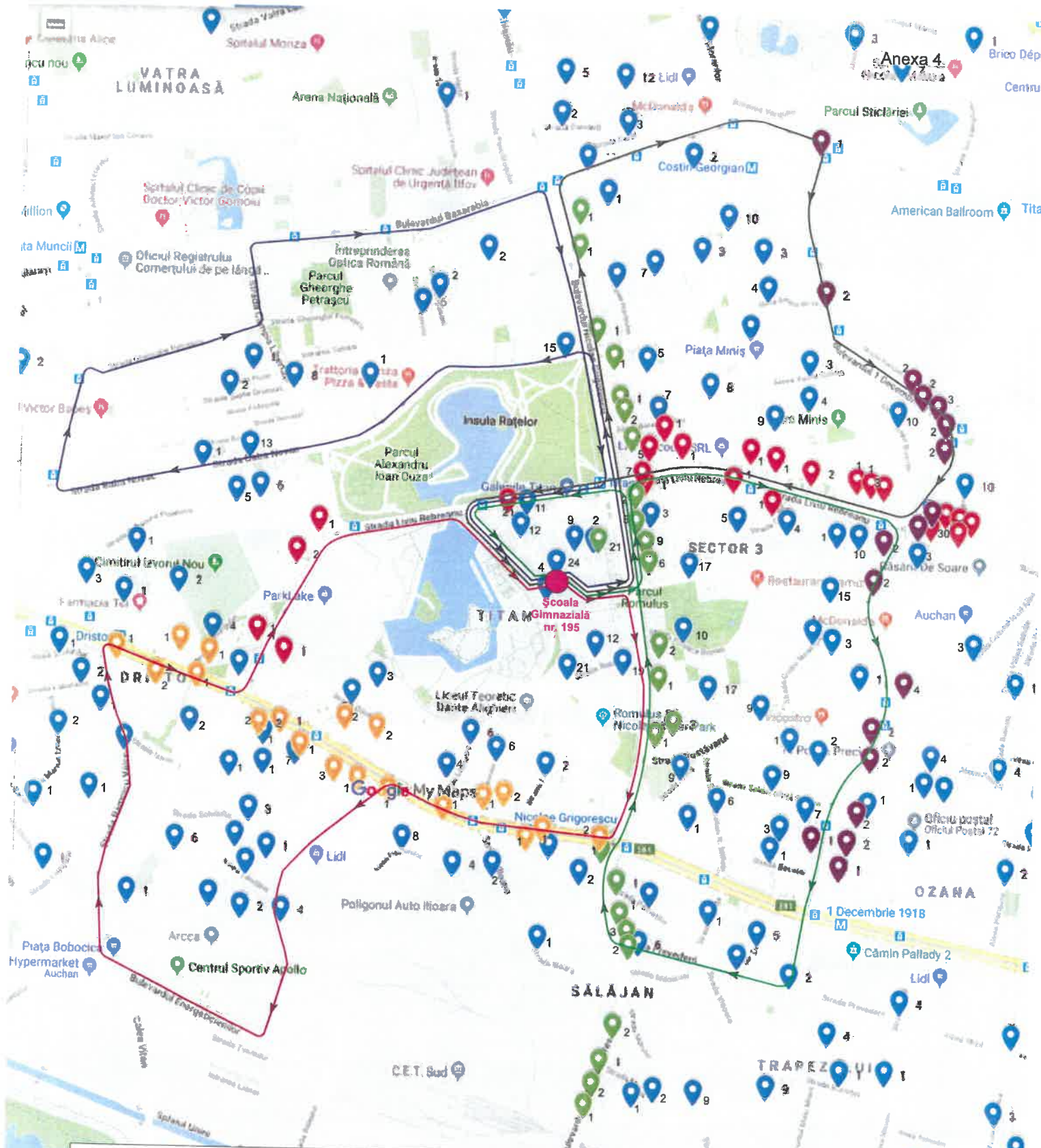


Anexa 3



- ☑ Sector 2.xlsx
- ☑ Sector 3.xlsx
- ☑ Sector 4.xlsx
- ☑ Sector 5.xlsx
- ☑ Sector 6.xlsx
- ☑ Livia Rebranu harta.xlsx
- ☑ Nicolae Găgărescu harta.xlsx
- ☑ Sector 1.xlsx
- ☑ Cernil Reanu harta.xlsx
- ☑ 1 Decembrie 1918 harta.xlsx





- Traseul 1: Școala Gimnazială nr. 195, str. Lunca Bradului, bd. Nicolae Grigorescu, str. Constantin Brancuși, str. Baba Novac, sos. Mihai Bravu, str. Rodul Pământului, str. Gheorghe Petrascu, str. Câmpia Libertății, bd. Basarabia, bd. Nicolae Grigorescu, str. Liviu Rebreanu, str. Lunca Bradului, Școala Gimnazială nr. 195.
- Traseul 2: Școala Gimnazială nr. 195, str. Lunca Bradului, bd. Nicolae Grigorescu, bd. Basarabia, bd. 1 Decembrie, str. Liviu Rebreanu, str. Lunca Bradului, Școala Gimnazială nr. 195.
- Traseul 3: Școala Gimnazială nr. 195, str. Lunca Bradului, bd. Nicolae Grigorescu, str. Liviu Rebreanu, bd. 1 Decembrie, str. Trapezului, str. Prevederii, bd. Nicolae Grigorescu, str. Liviu Rebreanu, str. Lunca Bradului, Școala Gimnazială nr. 195.
- Traseul 4: Școala Gimnazială nr. 195, str. Lunca Bradului, bd. Nicolae Grigorescu, bd. Camil Ressu, str. Fizicienilor, bd. Energeticienilor, bd. Râmnicu Sărat, bd. Râmnicu Vâlcea, bd. Camil Ressu, str. Liviu Rebreanu, str. Lunca Bradului, Școala Gimnazială nr. 195.





**ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ PENTRU
TRANSPORT PUBLIC BUCUREȘTI-ILFOV**

MEMBRU



Anexa 5 - Echipa de experți care a elaborat studiul de oportunitate

Nr. crt.	Instituția	Prenume	Nume	Funcție	Contribuție
1.	ADTPBI	Oana	PREDOI	Șef Birou - Biroul Politici și Proiecte Smart City	Coordonare/elaborare studiu de oportunitate
2.		Anca Mihaela Ruxandra	TOMA	Inginer - Biroul Politici și Proiecte Smart City	Contribuții elaborare studiu de oportunitate
3.		Eduard Valentin	TOMA	Specialist IT - Biroul Sisteme Informatice	Contribuții elaborare studiu de oportunitate
4.		Alina Claudia	CIOLAN	Manager proiect - Biroul Politici și Proiecte Smart City	Contribuții elaborare studiu de oportunitate
5.		Mihai	IACOVICI	Manager proiect – Serviciul Management Proiecte	Contribuții elaborare studiu de oportunitate
6.		Ștefan	LENȚA	Inginer - Serviciul Gestionare și Investiții Material Rulant, Infrastructuri de Transport și Sisteme Auxiliare Conexa	Realizare hărți și trasee propuse
7.		Radu	CONSTANTIN	Specialist Reglementari - Serviciul Planificare și Reglementare	Realizare hărți și trasee propuse
8.		Paula	IONESCU	Șef Birou - Biroul Planificare și Programare Transport Public	Furnizare date și realizare program de circulație
9.		Gheorghe	MANEA	Inginer - Serviciul Planificare și Reglementare	Realizare hărți și trasee propuse





EXPUNERE DE MOTIVE

privind aprobarea Studiului de oportunitate privind înființarea unui serviciu municipal de transport dotat cu microbuze/autobuze școlare care să faciliteze transportul elevilor din ciclul primar și secundar pe teritoriul Municipiului București pentru Școala Nr.195 (Hamburg), sector 3 - proiect pilot

În România învățământul constituie prioritate națională. În Municipiul București este necesar să se asigure în baza principiilor care guvernează învățământul preuniversitar obligatoriu, respectiv: principiul echității, principiul eficienței, principiul descentralizării, principiul asigurării egalității de șanse și principiul incluziunii sociale.

Primăria Municipiului București desfășoară o activitate susținută pentru a sprijini prin toate formele legale îmbunătățirea condițiilor în care se desfășoară activitatea de învățământ în Municipiul București, inclusiv atragerea călătorilor tineri către transportul de suprafață și încurajarea utilizării transportului în comun în detrimentul vehiculului personal.

Prin investițiile în copii, Municipalitatea investește în viitor: astfel elevii din învățământul preuniversitar obligatoriu, ca principala resursă umană în cadrul unei societăți moderne trebuie să beneficieze de accesul liber la unitățile școlare în care activează pe teritoriul Municipiului București, prin asigurarea unui transport sigur, civilizat și eficient.

Indiferent de apartenența la o categorie socială etnică sau confesională elevii din învățământul obligatoriu preuniversitar trebuie să aibă dreptul la educație ce este garantat de statul Român prin Constituția României articolul 32 "(1) Dreptul la învățătura este asigurat prin învățământul general obligatoriu prin învățământul liceal și prin cel profesional ...", "(4) Învățământul de stat este gratuit potrivit legii...", "(5) Învățământul de toate gradele se desfășoară în unități de stat, particulare și confesionale în condițiile legii..."

Conform prevederilor art.2 din Legea educației naționale nr. 1/2011 cu modificările și completările ulterioare "Statul asigură cetățenilor României drepturi egale de acces la toate nivelurile și formele de învățământ preuniversitar...", iar conform art.9 din lege "Finanțarea de bază a învățământului preuniversitar se face după principiul «resursa financiară urmează elevul», în baza căruia alocația bugetară aferentă unui elev, unui preșcolar sau antepreșcolar se transferă la unitatea de învățământ la care acesta învață, cu respectarea prevederilor alin. (2)-(4)". Deasemenea, conform art. 16 din lege "(1) Învățământul general obligatoriu este de 11 clase și cuprinde învățământul primar, învățământul gimnazial și primii 2 ani ai învățământului secundar superior. Învățământul liceal devine obligatoriu până cel mai târziu în anul 2020.

(2) Obligația de a frecventa învățământul obligatoriu de 11 clase, la forma cu frecvență, încetează la vârsta de 18 ani.", iar conform art. 20 "(1) Autoritățile administrației publice locale asigură, în condițiile legii, buna desfășurare a învățământului preuniversitar în localitățile în care acestea își exercită autoritatea."

Conform art. 61 din legea 1/2011 "(2) Rețeaua școlară a unităților de învățământ de stat și particular preuniversitar se organizează de către autoritățile administrației publice locale, cu avizul conform al inspectoratelor școlare..." și conform art. 84 "(1) Elevii din învățământul preuniversitar acreditat/autorizat beneficiază de tarif redus cu minimum 50% pentru transportul local în comun, de suprafață, naval și subteran, precum și pentru transportul intern auto, feroviar și naval, pe tot parcursul anului calendaristic."

Primăria Municipiului București asigură accesul nediscriminatoriu la educație și îndeplinirea condiției de participare a tuturor elevilor până la împlinirea vârstei de 18 ani la învățământul preuniversitar obligatoriu. Indiferent de veniturile familiei din care fac parte toți copiii cetățenilor cu domiciliul în Municipiul București trebuie să aibă parte de acces liber la sistemul de transport public

din Municipiul Bucuresti. Totuși un beneficiu acordat prin reglementări legale, mai ales în condițiile în care vorbim de o categorie ce nu are venituri proprii și anume elevii, a fost promovat și facilitat de către Primăria Municipiului Bucuresti.

Cheltuiala privind transportul acestei categorii este cheltuiala eligibila la calculul compensației acordată de Municipiul București aferentă serviciului public de transport.

Urmare a solicitarilor din partea cetățenilor bucureșteni, cu privire acordarea transportului gratuit pentru elevii cu vârsta de până la 18 ani, Primăria Municipiului București și operatorul propriu de transport au pus în aplicare prevederile HCGMB nr. 838/2018 privind acordarea unor gratuități elevilor din învățământul preuniversitar obligatoriu.

În aplicarea directă a actului normativ local, Primăria Municipiului București a efectuat un sondaj de opinie la Școala Nr.195 (Hamburg) - str. Lunca Bradului nr.2, sector 3, București pentru a putea fi analizată oportunitatea unui proiect-pilot privind transportul către unitatea de învățământ. Raționamentul care a stat la baza alegerii unității de învățământ este reprezentat de numărul mare al elevilor înscriși, precum și poziționarea acesteia relativ în centrul orașului, în una din zonele aglomerate. Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București-Ilfov (ADTPBI) a analizat un număr de 1.644 chestionare, iar în urma analizării rezultatelor sondajului, precum și impactul pe care îl va avea acest proiect asupra eficientizării reducerii traficului și poluării prin încurajarea utilizării transportului de tip "school bus", consider că este oportună implementarea proiectului pilot privind introducerea unor curse tip "school bus" pentru transportul elevilor Școlii Generale Nr. 195 (Hamburg) - str. Lunca Bradului nr.2, sector 3, Bucuresti de la și către unitatea de învățământ.

În conformitate cu prevederile art.36 alin.(2)lit.d), alin.(6) lit.a) pct.14 și art.45 alin.(2) din Legea administrației publice locale nr.215/2001, cu modificările și completările ulterioare, "(2) Consiliul local exercită următoarele categorii de atribuții:d) atribuții privind gestionarea serviciilor furnizate către cetățeni; (6) În exercitarea atribuțiilor prevăzute la alin. (2) lit. d), consiliul local: a) asigură, potrivit competențelor sale și în condițiile legii, cadrul necesar pentru furnizarea serviciilor publice de interes local privind: ...14. serviciile comunitare de utilitate publică: alimentare cu apă, gaz natural, canalizare, salubritate, energie termică, iluminat public și transport public local, după caz;...art. 45 (2) Se adoptă cu votul majorității consilierilor locali în funcție următoarele hotărâri ale consiliului local:..."

În aplicarea prevederilor art.2 lit.d) și art.4 din HCGMB nr.790/22.11.2018 privind aprobarea Programului "Stimularea mobilității și descongestionarea traficului din Municipiul București", ADTPBI a elaborat Studiul de oportunitate pentru serviciul municipal de transport dotat cu microbuze/autobuze școlare care să faciliteze transportul elevilor din ciclul primar și secundar pe teritoriul Municipiului București pentru Școala Nr.195 (Hamburg), sector 3 - proiect pilot.

Având în vedere cele expuse mai sus, precum și raportul de specialitate al Direcției Transporturi, propun spre dezbateră și aprobare de către Consiliul General al Municipiului București proiectul de Hotărâre privind aprobarea Studiului de oportunitate privind înființarea unui serviciu municipal de transport dotat cu microbuze/autobuze școlare care să faciliteze transportul elevilor din ciclul primar și secundar pe teritoriul Municipiului București pentru Școala Nr.195 (Hamburg), sector 3 - proiect pilot.

PRIMAR GENERAL

Gabriela FIREA



Direcția Juridică
Director Executiv
Adrian IORDACHE



Intocmit : Elena ATANASIU



9552/21.05.2019

RAPORT DE SPECIALITATE

Prin adresa nr. 7402/15.05.2019 (înregistrată la Registratura DT sub nr. 9148/15.05.2019) Asociația de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public București Ilfov (ADTPBI) transmite Studiul de Oportunitate privind înființarea unui serviciu municipal de transport dotat cu microbuze/autobuze școlare care să faciliteze transportul elevilor din ciclul primar și secundar pe teritoriul Municipiului București pentru Școala Nr.195 (Hamburg), sector 3 - proiect pilot, care a fost elaborat de o echipă formată din experți din cadrul ADTPBI.

Studiul analizează oportunitatea introducerii unor autobuze școlare pentru transportul elevilor Școlii Nr. 195 (Hamburg), în cadrul unui proiect pilot realizat cu sprijinul Primăriei Municipiului București și Operatorul de transport public STB S.A. Scopul acestui demers este de a contribui la desconggestionarea traficului în zona studiată, reducerea impactului activităților de transport asupra mediului și locuitorilor în cadrul zonei de studiu, precum și de a veni în sprijinul părinților, pentru ca aceștia să nu mai fie nevoiți să se deplaseze suplimentar la orele de vârf.

Primăria Municipiului București a efectuat un sondaj de opinie la Școala Nr.195 (Hamburg) - str. Lunca Bradului nr.2, sector 3, București pentru a putea fi analizată oportunitatea proiectului. Raționamentul care a stat la baza alegerii unității de învățământ este reprezentat de numărul mare al elevilor înscriși, precum și poziționarea acesteia relativ în centrul orașului, în una din zonele aglomerate.

Luând în considerare timpul de parcurgere al distanței de la locuință la școală, a reieșit faptul că dintr-un total de 1.616 respondenți un procent de 52,5%, respectiv 848 persoane, parcurg distanța de la locuință la școală în mai puțin de 15 min; 41,4%, respectiv 669 persoane, parcurg distanța de la locuință la școală între 15-30 min, iar 6,1%, respectiv 99 persoane, parcurg distanța de la locuință la școală în mai mult de 30 min.

Analizând rezultatul sondajului, precum și impactul pe care îl va avea acest proiect asupra eficientizării reducerii traficului și poluării prin încurajarea utilizării transportului de tip "school bus", considerăm că este oportună implementarea proiectului pilot privind introducerea unor curse de tip "school bus" pentru transportul elevilor Școlii Nr. 195 (Hamburg) - str. Lunca Bradului nr.2, sector 3, București de la și către unitatea de învățământ.

Proiectul va fi monitorizat de către Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București-Ilfov pe perioada implementării proiectului pentru eficientizarea și extinderea lui pentru alte unități de învățământ. Transportul se va face prin validarea cardurilor de transport emise pentru elevi, aceștia putând fi însoțiți de părinți și profesori, sub îndrumarea/supravegherea unui

controlor din partea ADTPBI. De asemenea, este importantă recomandarea ca în mijloacele de transport siguranța copiilor să fie asigurată de un reprezentant al Poliției Locale. În același sens, la demararea proiectului pentru asigurarea fluentei imbarcării/debarcării elevilor se va solicita Brigazii Rutiere București amplasarea de indicatoare rutiere pentru interzicerea staționării și opririi autovehiculelor în proximitatea unității de învățământ.

Conform prevederilor art. 84 alin. (1) și (2) din Legea educației naționale nr. 1/ 2011 cu modificările și completările ulterioare, și în aplicarea prevederilor art. lit.d) și art. 4 din HCGMB nr.790/22.11.2018 privind aprobarea Programului “Stimularea mobilității și descongestionarea traficului din Municipiul București”, ADTPBI a elaborat Studiul de oportunitate pentru serviciul municipal de transport dotat cu microbuze/autobuze școlare care să faciliteze transportul elevilor din ciclul primar și secundar pe teritoriul Municipiului București pentru Școala Nr.195 (Hamburg), sector 3 - proiect pilot.

Luând în considerare H.C.G.M.B. nr.790/22.11.2018 privind aprobarea Programului “Stimularea mobilității și descongestionarea traficului din Municipiul București”, prima etapă poate fi sustenabilă din toate punctele de vedere cu costuri minime, fără investiții și avize suplimentare.

După implementarea fazei proiectului-pilot, rezultatele privind eficiența acestui serviciu municipal de transport vor constitui baza privind decizia de continuare a serviciului prin identificarea și dimensionarea corespunzătoare atât a traseelor care vor deservei cât mai multe unități de învățământ, cât și a numărului și tipului de autovehicule alocate pentru transportul elevilor.

Față de cele menționate mai sus, propunem spre dezbateră și aprobare Consiliului General al Municipiului București Studiul de oportunitate pentru serviciul municipal de transport dotat cu microbuze/autobuze școlare care să faciliteze transportul elevilor din ciclul primar și secundar pe teritoriul Municipiului București pentru Școala Nr.195 (Hamburg), sector 3 - proiect pilot.

Director Executiv
Mihai TEODORESCU



Întocmit: Elena ATANASIU