

Nr.	Primit de la	Data	Referitor la	Comentariu	Relevanța pentru revizuire	Răspuns	Data trimitere răspuns	Opinie după transmitere răspunsuri în 25.02.2016
203	DTDSC 1881	15.02.2016	Fișa A-1	Întrucât un transport integrat, așa cum este prezentat mai departe în PMUD, înglobează și transportul cu metroul, dar și pe calea ferată, considerăm necesar ca alături de P.M.B., C.J.Ifov și primăriile localităților din Ilfov, la constituirea ATMB să participe și Ministerul Transporturilor. Trecerea transportului public dintre Jud. Ilfov și București de la Ministerul Transporturilor la C.J.Ifov se poate aplica doar pentru transportul auto, nu și pentru cel feroviar	x	Având în vedere implicațiile juridice, în prezent nu se poate asocia o instituție publică centrală la constituirea unei asociații de dezvoltare intercomunitare.	25 februarie 2016	
204	DTDSC 1881	15.02.2016	Fișa A-2	având în vedere imposibilitatea actuală de accesare a fondurilor europene pentru modernizarea parcului existent ca și regie autonomă, măsura transformării RATB în societate comercială este obligatorie chiar și în cazul aplicării întârziate a PMUD (fapt menționat recent într-o declarație publică și de Ministrul Fondurilor Europene, Dna Aura Răducu)	x	Măsura menționată este analizată în PMUD B-IF la capitolul 10, Fișa A-2.	25 februarie 2016	
205	DTDSC 1881	15.02.2016	Fișa A-3	remarcăm că nu este menționat CFR, iar ca autoritate de implementare nu este menționat Ministerul Transporturilor (atât pentru CFR, cât și pentru METROREX). De asemenea, absența în prezent a unui contract de servicii publice între P.M.B. și METROREX (gestionat de Ministerul Transporturilor), constituie un impediment în accesarea fondurilor europene	x	Propunerea privind C.F.R. nu face obiectul Fișei A-3. În prezent se pregătește Contractul de Servicii Publice pentru METROREX.	25 februarie 2016	
206	DTDSC 1881	15.02.2016	Fișa C-1	proiectul este considerat obligatoriu în absența realizării într-un termen predictibil a magistralei M7 de metrou. Apreciem că soluția prezentată în PMUD nu este cea optimă, generând 4 conflicte majore de trafic, astfel: 1- conflict de trafic cu direcția principală de circulație (dinspre aleea vestică către cea sudică); 2- conflict de trafic major cu toate direcțiile de deplasare - posibilitatea de traversare a intersecției doar de un singur tramvai, pe o fază separată de semaforizare; 3- conflict de trafic cu direcția de deplasare dreapta către Bd. Unirii; 4- conflict de trafic la virarea tramvaiului dinspre Bd. Corneliu Coposu către aleea estică a Pieței Unirii	x		25 februarie 2016	
207	DTDSC 1881	15.02.2016	Fișa C-1	<del>Soluția propusă de noi presupune utilizarea unui traseu paralel cu aleea vestică și nordică, ca în figura &lt;v. DTDSC 1881, anexa la solicitare&gt;.</del> În această propunere nu sunt decât două conflicte de trafic, din care doar unul major: 1- conflict de trafic care va necesita o fază distinctă de semaforizare, pentru a permite traversarea intersecției de 1 - 2 tramvaie; 2- conflict de trafic minor, având în vedere că circulația auto se desfășoară preponderent dinspre aleea nordică către cea vestică; 3- în această intersecție nu există niciun conflict de trafic având în vedere că pe direcția est-vest este interzis virajul la stânga. În această situație, propunerile noastre pentru traseele de tramvaie care vor tranzita Piața Unirii sunt: - linia 21 – care va cuprinde actualele trasee ale liniilor 21 și 32. Traseul va putea fi ulterior adus la nivel de LRT (LRT 7) - linia 32 – va rămâne ca o suplimentare a capacității de transport către cartierul Rahova și va avea traseul Depou Alexandria - Pța Sf. Vineri - linia 7 – care va cuprinde actualele trasee ale liniilor 7 și 16, asigurând astfel o legătură nord-sud complementară magistralelor de metrou M2 și M4 (propusă).	x	Pentru propunerea C-1 "Conexiune tramvai la Piața Unirii" s-a realizat o microsimitulare folosind modelul de transport. Amplasamentul final al investiției va fi stabilit la faza de Studiu de Fezabilitate.	25 februarie 2016	

208	DTDSC 1881	15.02.2016	Fișa C-1	<p>pentru a facilita transbordarea către celelalte linii de tramvai din zonă, propunem ca liniile de tramvai care vin dinspre Hala Traian să aibă punct terminus Piața Sf. Gheorghe, iar linia 5 dinspre Piața Gemeni să aibă punct terminus Piața Sf. Vineri.</p> <p>Pentru a asigura o legătură mai eficientă, liniile 27 și 47 se pot comasa, asigurând o axă de transport directă între est și vest prin Bd. Mărășești.</p> <p>De asemenea, propunerea noastră prevede crearea de accese către stațiile de metrou, care vor fi amplasate la extremitățile peroanelor, cu investiții minime prin racordarea la coridoarele de acces existente (model aplicat la stația Crângași)</p>	x	A se vedea Fișa C-3 "Îmbunătățiri operaționale ale traseelor de tramvai".	25 februarie 2016	
209	DTDSC 1881	15.02.2016	Fișa C-2	<p>sunt omise segmente importante pentru asigurarea legăturilor existente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- tronsonul Str. Barbu Văcărescu – Str. Aviator Șerbănescu (linia 5)</li> <li>- tronsonul Șos. Pantelimon, între Bd. Ferdinand și Bd. Pierre de Coubertin (liniile 14 și 36)</li> <li>- tronsonul Bd. Ion Mihalache, între Piața Victoriei și Str. Dr. Felix (liniile 24 și 45)</li> </ul>	x	Investițiile prevăzute în PMUD nu sunt limitative. Chiar în PMUD se recomandă actualizarea periodică a Planului și a modelului de transport aferent, cel puțin o dată la 5 ani, sau mai des, inclusiv în funcție de fondurile disponibile pentru investiții. Astfel, proiectele propuse de dvs. pot fi testate și incluse în Plan.	25 februarie 2016	
210	DTDSC 1881	15.02.2016	Fișa C-2	<p>nu sunt menționate legături noi, esențiale, prevăzute în Planul General de Transport al Municipiului București:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- linie de legătură între Bd. Dimitrie Pompei și Str. Barbu Văcărescu (liniile 5 și 16/ 36);</li> <li>- linie de legătură între Bd. Lacul Tei / Șos. Colentina și Șos. Pantelimon pe Str. Doamna Ghica</li> </ul>	x		25 februarie 2016	
211	DTDSC 1881	15.02.2016	Fișa C-2	<p>în zonele în care se construiește metrou (magistralele M4 și M5), întrucât distanțele dintre stațiile de metrou sunt reduse, considerăm inoportună dublarea traseelor de metrou cu trasee de tramvai</p>	x	Studiile de fezabilitate pentru extinderea secțiunilor de metrou vor modela reorganizarea traseelor de suprafață, integrat cu acestea.	25 februarie 2016	
212	DTDSC 1881	15.02.2016	Fișa C-4	<p>situația prezentată (pag. 424) nu menționează că cea mai mare parte a tramvaielor fabricate între 1972 și 1990 au fost reconstruite, o parte dintre ele (aprox. 60) având mai puțin de 10 ani de la data îmbunătățirii.</p> <p>Apreciem că în paralel cu achiziția de tramvaie noi poate continua proiectul de transformare/ modernizare a tramvaielor V3A-93, existente în varianta V3A-2010-CA, care presupune tehnologii de tracțiune moderne și punerea în funcțiune a unui segment cu podea parțial coborâtă</p>	x	PMUD nu exclude posibilitatea modernizării tramvaielor existente, atât timp cât procesul de modernizare respectă cerințele de accesibilitate, siguranță și confort. A se vedea fișa C-4 "Achiziționarea de material rulant tramvaie".	25 februarie 2016	
213	DTDSC 1881	15.02.2016	Fișa C-5	<p>în raport cu precizările și propunerile din PMUD (pag. 431-433), apreciem următoarele:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- depoul Dudești trebuie menținut, având în vedere că a fost modernizat recent, dar și din punct de vedere al poziționării în cadrul rețelei;</li> <li>- depoul Giulești poate fi redat funcțiunii sale printr-o modernizare de bază, pentru a permite în principal gararea tramvaielor care deservesc traseele din nord-vestul orașului;</li> <li>- depoul Victoria poate fi transformat parțial în muzeu și în centru de instruire, spațiul suplimentar putând fie să continue să fie utilizat pentru gararea tramvaielor, fie să fie valorificat;</li> <li>- uzina de reparații (URAC), având în vedere gradul ridicat de uzură și poziționarea sa, propunem să fie relocată în spațiul adiacent Depoului Titan (spații folosite astăzi pentru depozitarea deșeurilor și a materialelor vechi) și valorificarea terenului acesteia. Suma obținută astfel poate fi utilizată la modernizarea depourilor Colentina și Titan și construirea noului spațiu de reparații adiacent</li> </ul>	x	Propunerea PMUD a fost bazată pe analize, în care a fost implicat operatorul de transport public de suprafață, iar deciziile finale vor viza analize detaliate în faza de implementare, având la bază atât analiza juridică a terenurilor, cât și o evaluare a necesităților operaționale în contextul dezvoltării rețelei propuse în PMUD.	25 februarie 2016	

214	DTDSC 1881	15.02.2016	Fișa C-7	În vederea constituirii unui sistem integrat de transport, automatizarea serviciilor de transport trebuie tratată în mod unitar (tramvai + troleibuz + autobuz)	v	Propunerea C-7 vizează exclusiv sistemele de automatizare pentru tramvai, acest mod fiind considerat coloana vertebrală a transportului de suprafață, având și capacitatea maximă între aceste moduri de suprafață. Referitor la aspecte generale despre sistemele ITS vă rugăm consultați fișele G-1 și G-2 care tratează transportul public de suprafață.	25 februarie 2016	
215	DTDSC 1881	15.02.2016	Fișa C-8	În prezent nu există informații publice despre traseele din Jud. Ilfov, nici măcar pe site-ul Consiliului Județean. De asemenea, cu excepția site-ului Primăriei Orașului Voluntari, pe niciunul din site-urile celorlalte 39 de localități nu sunt menționate serviciile de transport public. Nu există stații marcate corespunzător sau orare afișate. În plus, o mare parte din vehicule sunt neconforme	x	A se vedea Fișa C-11 și capitolul 14.5, care detaliază transportul public în Județul Ilfov.	25 februarie 2016	
216	DTDSC 1881	15.02.2016	Fișa C-8	noua rețea de transport dintre localitățile Jud. Ilfov și București trebuie să fie una complementară rețelelor de transport pe șine și să asigure legături eficiente către acestea, fără a le dubla (exemple actuale: liniile dinspre Voluntari sau Pantelimon care au punct terminus în zona Bucur Obor, liniile dinspre Popești-Leordeni/ Berceni care au punct terminus la Piața Sudului, liniile dinpre Buftea/ Chitila care au punct terminus la Piața Clăbucet etc.)	x	Metodologia de realizare a noului sistem de transport regional se bazează pe oferirea de servicii mai bune de conectare la rețelele de transport public de mare capacitate din București, în principal metrou.	25 februarie 2016	
217	DTDSC 1881	15.02.2016	Fișa C-9	În vederea constituirii unui sistem integrat de transport, prioritizarea serviciilor de transport trebuie tratată în mod unitar (tramvai + troleibuz + autobuz)	x	Caracteristicile fiecărui mod de transport de suprafață (rețea/ poziționare șine, material rulant, poziționare stații) generează diferențe și la nivelul abordării propunerilor privind prioritizarea serviciilor de transport. Astfel, aceste aspecte au fost tratate în fișe dedicate.	25 februarie 2016	
218	DTDSC 1881	15.02.2016	Fișa C-10	deși modernizarea transportului electric este încurajată de Uniunea Europeană prin oferirea de finanțare, iar multe trasee de autobuz actuale pot fi convertite în trasee de troleibuz, acest aspect este aproape ignorat în cadrul PMUD, unde este estimat un buget modest, doar pentru perioada 2016 - 2023	x	PMUD B-IF propune aprox. 107 Mil. EURO pentru investiții în modernizarea rețelei de troleibuz în perioada 2016-2023.  Conform celor menționate în fișa specifică C-10 "Modernizarea rețelei de troleibuz din București" pentru perioada 2023 - 2030, în baza unui studiu de oportunitate autoritățile locale vor trebui să decidă acțiuni privind extinderea rețelei de troleibuz, sau completarea transportului electric prin autobuze electrice, în funcție de evoluția tehnologiilor și a prețurilor aferente. Proiectele prioritare pentru optimizarea operării sistemului de troleibuz și realizarea unor eventuale conexiuni având ca bază de plecare rețeaua existentă, vor fi rezultate ale studiului de oportunitate propus în Fișa C-10 "Modernizarea rețelei de troleibuz din București".	25 februarie 2016	
219	DTDSC 1881	15.02.2016	Fișa C-10	ca proiect prioritar considerăm asigurarea conexiunii rețelei izolate din sudul orașului cu restul rețelei, în două puncte: prin prelungirea rețelei de la Piața Unirii la Piața Universității, pentru asigurarea legăturii către Gara de Nord, și prin prelungirea rețelei de la Calea Văcărești la Str. Baba Novac prin Șos. Mihai Bravu, pentru asigurarea legăturii cartierului Berceni cu cartierul Titan	x		25 februarie 2016	R.A.T.B. este de acord cu punctul de vedere <N.219> cu următorul amendament, respectiv "Ca proiect prioritar considerăm asigurarea conexiunii rețelei izolate din sudul Orașului cu restul rețelei, în două puncte: prin prelungirea rețelei de la Piața Unirii 1 la Piața Romană (în loc de Piața Universității) pentru asigurarea legăturii către Gara de Nord și prin prelungirea rețelei de la Calea Văcărești la Str. Baba Novac prin Șos. Mihai Bravu pentru asigurarea legăturii cartierului Berceni cu cartierul Titan. <i>Răspunsul a fost actualizat în martie, pentru a ține cont de comentariul R.A.T.B.</i>
220	DTDSC 1881	15.02.2016	Fișa C-11	În vederea constituirii unui sistem de transport integrat, serviciul de transport trebuie tratat în mod unitar (tramvai + troleibuz + autobuz). În acest sens, reabilitarea stațiilor de transport public se poate constitui în cadrul unui singur proiect unitar	x	Caracteristicile fiecărui mod de transport de suprafață (rețea, material rulant, poziționare stații) generează diferențe și la nivelul abordării propunerilor. Astfel, s-a decis propunerea standardelor pentru reabilitarea stațiilor, diferențiat pentru tramvai și autobuz/ troleibuz.	25 februarie 2016	

221	DTDSC 1881	15.02.2016	Fișa C-12	pentru achiziționarea de autobuze, trebuie avute în vedere diverse categorii de autobuze cu grade reduse de poluare, care să acopere mai bine gradul variat de utilizare a diferitelor trasee (autobuze urbane de 18 m articulate, autobuze urbane de 12 m standard, dar și autobuze de 7 - 9 m de capacitate medie)	x	Detalii despre potențiale tipuri de material rulant folosite pentru operarea rețelei de transport de suprafață sunt menționate în fișele C-8, C-12 și Comp-11–12.	25 februarie 2016	
222	DTDSC 1881	15.02.2016	Fișa C-12	deși modernizarea transportului electric este încurajată de Uniunea Europeană prin oferirea de finanțare, iar multe trasee de autobuz actuale pot fi convertite în trasee de troleibuz, acest aspect este aproape ignorat în cadrul PMUD. Reiterăm ideea ca traseele aglomerate de autobuze să fie convertite în <i>trasee de troleibuze</i>	x	PMUD propune în fișa C-10 analiza variantei optime de abordare privind eventuala extindere a rețelei de transport cu autobuze electrice, ulterior modernizării rețelei de troleibuz existente, în funcție de maturitatea tehnologiilor la acea dată.	25 februarie 2016	
223	DTDSC 1881	15.02.2016	Fișa C-13	în vederea constituirii unui sistem de transport integrat, reorganizarea traseelor de transport trebuie tratată în mod unitar (metrou + tramvai + troleibuz + autobuz) având în vedere cerințele de Mobilitate și punctele de interes actuale, dar și dezvoltările urbane viitoare. Totodată, un sistem de transport modern presupune completarea traseelor principale asigurate de transportul pe șine cu trasee secundare asigurate cu troleibuze și autobuze (sistem feeder)	x	Cele menționate de dvs. sunt incluse în Fișa C-13. Vom reformula această fișă pentru a evidenția aceste aspecte.	25 februarie 2016	
224	DTDSC 1881	15.02.2016	Fișa C-14	în vederea constituirii unui sistem de transport integrat, considerăm că numărul de zone prioritare la implementare până în 2022 trebuie să fie mult mai mare și să includă, pe lângă punctele propuse, situate preponderent în centrul orașului, nodurile de transport cele mai aglomerate: Gara de Nord, Bucur Obor, Piața Sudului, Piața Eroii Revoluției, Piața Drumul Taberei, Piața Crângași etc.	x	PMUD B-IF a identificat pentru prima etapă următoarele noduri intermodale: Gara de Nord, Bucur Obor, Piața Victoriei, Piața Romană, Piața Universității, Pipera, Străulești (prezentate în Fișa C-14). Așa cum se menționează în fișă, acestea pot fi ulterior completate cu alte noduri intermodale ce vor fi studiate detaliat și vor fi implementate în funcție de disponibilitatea fondurilor necesare.	25 februarie 2016	
225	DTDSC 1881	15.02.2016	Fișa C-14	după implementarea acestor puncte intermodale se poate trece la faza a doua a implementării, care să cuprindă și alte noduri importante: Piața Victoriei (care nu trebuie tratată prioritar), Pipera, Străulești, Ghencea, Piața Presei, Granitul etc.	x		25 februarie 2016	
226	DTDSC 1881	15.02.2016	Fișa C-14	nu în ultimul rând, aceste puncte intermodale trebuie concentrate și în jurul noilor facilități Park & Ride (punctul C-15)	x		25 februarie 2016	
227	DTDSC 1881	15.02.2016	Fișa C-15	propunerile din PMUD pentru identificarea posibilelor locații Park&Ride presupune construcția sau prelungirea magistralelor de metrou, fără a exista un termen realist apropiat	v		25 februarie 2016	
228	DTDSC 1881	15.02.2016	Fișa C-15	pentru prima fază a proiectului trebuie avute în vedere locații situate în vecinătatea liniilor de metrou și tramvai existente: zona depoului Berceni (transfer la M2), zona stației de metrou Păcii (M3), zona stației de metrou Anghel Saligny (M3), pe Șos. Colentina în vecinătatea capătului liniei de tramvai 21, pe Șos. Alexandriei în vecinătatea capătului liniei 32 și pe Șos. Giurgiului în vecinătatea capătului liniilor de tramvai 7 și 25 (în viitorul îndepărtat M4)	x	Localizarea propunerilor pentru viitoarele parcări de transfer de tip Park&Ride a fost aleasă pe baza modelării traficului cu ajutorul instrumentului software dezvoltat pentru PMUD.  Se va revizui Fișa C-15 pentru a evidenția caracterul non-limitativ al planului în privința analizării, testării și includerii altor proiecte în perioada post-aprobare.	25 februarie 2016	
229	DTDSC 1881	15.02.2016	Fișa C-15	în etapa imediat următoare, după finalizarea lucrărilor de construcție a magistralelor M4 -cătore Străulești și M5 -Drumul Taberei, precum și a liniei de tramvai pe Șos. Pantelimon (în viitor metroul M5), se pot adăuga încă 3 locații, în zonele: Străulești (proiect în implementare), Râul Doamnei și Granitul	x		25 februarie 2016	

230	DTDSC 1881	15.02.2016	Fișa C-16	înțelegem că acest proiect are statut de proiect-rezervă. Însă modernizarea depourilor existente este necesară, modernizarea transportului electric fiind încurajată de Uniunea Europeană prin oferirea de finanțare. Construcția unui depou nou de troleibuze ar fi necesară în momentul conversiei unor trasee aglomerate de autobuze în <i>trasee de troleibuze</i> - punctul C-13	x	PMUD B-IF propune aprox. 107 Mil. EURO pentru investiții în modernizarea rețelei de troleibuz în perioada 2016-2023. Conform celor menționate în fișa specifică C-10 "Modernizarea rețelei de troleibuz din București", pentru perioada 2023 - 2030 autoritățile locale vor trebui să decidă acțiuni privind extinderea rețelei de troleibuz, sau completarea transportului electric prin autobuze electrice în funcție de evoluția tehnologiilor și a prețurilor aferente și modernizarea sau construcția depourilor de troleibuz/ mixte.	25 februarie 2016	
231	DTDSC 1881	15.02.2016	Fișa Comp 8-10	referitor la achiziționarea de material rulant pentru conceptul LRT, considerăm obligatorii cerințele privind achiziția unor vehicule dedicate (moderne, cu capacitate sporită, podea joasă, sisteme de informare )	x	Detalii privind materialul rulant aferent proiectelor pentru tramvai rapid sunt menționate în cap. 8.2, subcapitolul Tramvai rapid.	25 februarie 2016	
232	DTDSC 1881	15.02.2016	Fișa Comp 8-10	pentru cele două exemple propuse (LRT 7 și LRT 3) trebuie avut în vedere că actualele coridoare sunt în cea mai mare parte recent modernizate și separate de trafic. Linia propusă LRT 7 este evidentă (actualele linii de tramvai 21 și 32, unificate, și apoi prelungite, în viitor) și este necesară în lipsa construirii magistralei M7 de metrou	x	Observația nu face obiectul unei revizuirii.	25 februarie 2016	
233	DTDSC 1881	15.02.2016	Fișa Comp 8-10	linia LRT 3 are un traseu forțat, care se folosește de infrastructura existentă pe Șos. Progresului. Orașul Popești-Leordeni se află situat în apropierea Magistralei de metrou M2 și pentru un transfer rapid către centrul orașului se pot crea legături rapide din diferite puncte ale localității către stațiile de metrou Dimitrie Leonida și Berceni. În plus, linia LRT 3 propusă are precizat un terminal neclar, situat undeva în Piața Victoriei. Trebuie să ținem cont că linia de metrou M2 leagă cartierul Berceni și extremitatea sudică a orașului Popești-Leordeni de Piața Victoriei într-un timp mult mai rapid (aprox. 20 de minute)	x	Traseul propus pentru linia LRT 3 a rezultat în urma testării cu modelul de transport ca fiind un coridor cu o cerere ridicată. În realizarea propunerilor pentru tramvai rapid s-a avut în vedere în primul rând îmbunătățirea infrastructurii existente, la standarde LRT (cazul liniilor 21, 11, 32) și apoi construcția de infrastructură nouă care completează infrastructura existentă.	25 februarie 2016	
234	DTDSC 1881	15.02.2016	Fișa Comp 8-10	nu în ultimul rând varianta propusă pentru LRT 3 se suprapune aproape total cu linia de tramvai 11, astfel se poate studia posibilitatea prelungirii acesteia până în centrul localității Popești-Leordeni (2 km), simultan cu creșterea frecvenței, îmbunătățirea condițiilor de trafic și achiziționarea de tramvaie noi	x	Scenariile propuse și testate pentru Regiunea B-IF au făcut scopul unui raport intermediar, ce va putea fi consultat pe site-ul P.M.B.	25 februarie 2016	
235	DTDSC 1881	15.02.2016	Fișa Comp 8-10	în PMUD nu este tratată linia de tramvai 41, singura linie ce se apropie de standardele LRT și pentru care în trecut au fost propuse planuri de modernizare (îmbunătățirea condițiilor de trafic și achiziționarea de tramvaie noi) și de prelungire pe o arteră nouă către Șos. Alexandriei	x	Conform fișelor C-4, C-6, C-7 și G-1 linia de tramvai 41 beneficiază de propuneri de modernizare privind materialul rulant, caracteristicile facilităților în stații (peroane, dotări), prioritate de trecere în intersecție.	25 februarie 2016	
236	DTDSC 1881	15.02.2016	Fișa Comp 11-13	așa cum este prezentat în PMUD, conceptul BRT este implementat eronat. Dacă pentru coridorul BRT 3 (Buftea – Mogoșoaia – Străulești) există o justificare, acesta legând localitățile limitrofe din Nord-Vest la metrou (M4) pe un traseu direct, ușor diferit de calea ferată, coridorul BRT 2 (Măgurele – Gara de Nord) traversează mare parte a orașului pe segmente aglomerate, deservite mult mai bine de transportul electric	x	Traseele propuse pentru liniile BRT au rezultat în urma testării cu modelul de transport ca fiind acele coridoare cu o cerere ridicată. În Fișa Comp 11-13 se propun tehnologii pentru materialul	25 februarie 2016	

237	DTDSC 1881	15.02.2016	Fișa Comp 11-13	localitatea Măgurele poate fi legată rapid printr-un sistem BRT de terminalul Depoul Alexandria, unde călătorii își vor putea continua călătoria spre centrul orașului folosind linia LRT 7 (linia de tramvai 32 curentă), sau spre Gara de Nord pe un traseu similar cu propunerea BRT 2 din PMUD- folosind troleibuzul 96, a cărei circulație se poate optimiza (punctele C-9 - C-13). Totodată, propunem înființarea unei linii de tren regional pe Centura de vest a Capitalei, care va putea realiza o legătură rapidă și directă către Gara de Nord (a se vedea Comp 1). Pentru viitor, se poate avea în vedere înființarea și a altor linii de autobuz rapid (BRT) între localitățile mari ale Jud. Ilfov și puncte terminale ale transportului rapid pe șine din București.	x	rulante compatibile cu tendințele internaționale de promovare a soluțiilor nepoluante (inclusiv propulsie integral electrică pentru orizontul 2030).  În ceea ce privește aliniamentul BRT 2, acesta va fi stabilit cu exactitate în faza de Studiu de Fezabilitate, cel propus în PMUD indicând coridorul cu cerere de transport semnificativă și răspunzând nevoii de conectivitate rapidă din Măgurele cu Gara de Nord și Aeroportul Internațional Henry Coandă București.	25 februarie 2016	
238	DTDSC 1881	15.02.2016	Fișa Comp 2-7	extinderea rețelei de metrou este principalul proiect de infrastructură pentru dezvoltarea Zonei metropolitane București-Ilfov	x	Observația nu face obiectul unei revizuirii.	25 februarie 2016	
239	DTDSC 1881	15.02.2016	Fișa Comp 2-7	considerăm prioritare: - continuarea lucrărilor la întreaga magistrală M5 (secțiunile Eroilor - Iancului și Iancului - Pantelimon); - extinderea Magistralei M2 în zona Pipera (2 stații, cum sunt prevăzute în PMUD); - extinderea Magistralei M4 către sudul orașului	x	În abordarea sarcinii de elaborare a scenariilor complexe s-au definit 3 principii directoare, detaliate în capitolul 6.5.2. A fost creat un scenariu ce implică o rețea de metrou cu dezvoltare maximă, ce a inclus 7 proiecte potențiale, pentru a stabili performanța lor generală și efectul asupra rețelei de transport din regiune, ca întreg.	25 februarie 2016	
240	DTDSC 1881	15.02.2016	Fișa Comp 2-7	ulterior realizării acestor proiecte ample care deservește o mare parte din populație se pot implementa proiectele următoare: - construirea Magistralei M6 către Aeroportul Internațional Henri Coandă București - extinderea Magistralei M3 către vest - într-un orizont mult mai îndepărtat, construirea magistrelor M7 (Bragadiru -Voluntari) și M8 (Inelara de sud)	x	Proiectele incluse în fișa Comp 2-7 și planul de implementare al acestora sunt rezultatul testărilor în modelul matematic, fiind prioritizate pe baza Analizei Cost- Beneficiu și a Analizei Multi-Criteriale, respectiv în baza analizelor efectuate împreună cu factorii de decizie.	25 februarie 2016	
241	DTDSC 1881	15.02.2016	Fișa Comp 2-7	atâta vreme cât încă există zone urbane intens populate nedeservite de un transport rapid de mare capacitate, considerăm că proiectul Magistralei M6 nu este prioritar	x		25 februarie 2016	
242	DTDSC 1881	15.02.2016	Fișa Comp 2-7	pentru perioada 2016 -2030 (tratată în cadrul PMUD) ar fi suficientă asigurarea unei legături feroviare directe între Gara de Nord și Aeroportul Internațional Henri Coandă București, lucrare mult mai puțin costisitoare și realizabilă într-un termen mult mai scurt. Exploatarea acestei legături feroviare poate fi integrată ușor în planul de tarifare unificat. Mai mult, pe calea ferată, Aeroportul I.H.C.B. poate fi legat foarte ușor cu zonele acoperite de Centura feroviară din partea de vest și de sud (linia propusă în cadrul punctului următor: București Progresu – Jilava – Măgurele – Bragadiru - Domnești – Centrul Comercial Carrefour Militari – Chiajna – Mogoșoaia – Aeroport).	x	Viziunea pe termen lung propusă în Fișa Comp-1 stabilește ca distribuția modală a transportului feroviar în Regiunea B-IF să fie de cel puțin 20%.  Una dintre măsurile prioritare pentru îndeplinirea viziunii este conectarea Aeroportului I.H.C.B. la rețeaua națională și regională de cale ferată, respectiv la Gara de Nord ca nod de transport de importanță națională.  În plus, cele 2 proiecte - metroul M6 și legătura C.F.R. cu aeroportul - nu se exclud reciproc, deservind trasee și grupuri diferite de călători/ marfă etc.	25 februarie 2016	
243	DTDSC 1881	15.02.2016	Fișa Comp 1	în cadrul PMUD i se acordă o importanță minimă, deși în cadrul unui Plan de Mobilitate regională transportul integrat ar trebui să aibă pe post de coloană vertebrală transportul de mare capacitate pe șine. Infrastructura existentă permite cu mici îmbunătățiri crearea unor legături importante, care pot asigura Mobilitatea rapidă a populației în cadrul unui sistem integrat	x		25 februarie 2016	

244	DTDSC 1881	15.02.2016	Fișa Comp 1	prioritar am identificat 4 rute care pot pune în valoare infrastructura actuală: TR1 – între Gara de Nord și Gara Obor, care folosește magistrala 800 și poate asigura o legătură rapidă între diferite puncte ale nordului Bucureștiului. Stațiile propuse sunt: Pajura (la marginea cartierului), Băneasa (gara existentă), Aviației (în dreptul Str. Berca), Șos. Pipera (în dreptul pasajului Pipera), Șos. Petricani (în zona intersecției), Dragonul Roșu (în dreptul complexului comercial) și Fundeni (în dreptul pasajului Fundeni)	x	<p>În faza inițială de elaborare a scenariilor alternative a fost dezvoltat și testat inclusiv scenariul "Dezvoltarea maximă a rețelei de cale ferată".</p> <p>Scenariile propuse și testate pentru Regiunea B-IF au făcut obiectul unui Raport intermediar, ce va putea fi consultat pe site-ul P.M.B.</p>	25 februarie 2016	
245	DTDSC 1881	15.02.2016	Fișa Comp 1	TR2 – între Gara de Nord și Aeroportul I.H.C.B., care folosește magistrala 700. Din aceasta este nevoie să se construiască un racord plus o stație subterană sau supraterană în dreptul parării terminalului Plecări. Propunem de asemenea realizarea unui punct de oprire la Mogoșoaia, în dreptul pasajului peste DN 1A.	x		25 februarie 2016	
246	DTDSC 1881	15.02.2016	Fișa Comp 1	TR 3 – între Gara de Nord și Gara Progresu, care folosește Centura de vest și parțial pe cea de sud. Se propun realizarea de puncte de oprire în cartierele Giulești-Sârbi, Chiajna, în dreptul complexului comercial Carrefour Militari, la intersecția cu Prelungirea Ghencea, în Bragadiru la intersecția cu DN 6, în Măgurele la intersecția cu Str. Atomiștilor și la Jilava, la intersecția cu DN 4.	x		25 februarie 2016	
247	DTDSC 1881	15.02.2016	Fișa Comp 1	TR 3a – între Aeroportul I.H.C.B. și Gara Progresu, folosind infrastructura liniilor TR 2 și TR 3	x		25 februarie 2016	
248	DTDSC 1881	15.02.2016	Fișa Comp 1	În paralel cu realizarea acestor proiecte se poate avea în vedere realizarea infrastructurii rutiere pentru a permite legarea acestor puncte prin linii de autobuz cu localitățile învecinate.	x		25 februarie 2016	