



## Asociația "METROU UȘOR"

CIF: 33589418, Nr. înreg. Reg. Național ONG: 17914/A/2014  
Adresa: Str. Virgil Pleșoianu, nr. 30, sector 1, București, România  
E-mail: [contact@metrouusor.com](mailto:contact@metrouusor.com) / Web: [metrouusor.com](http://metrouusor.com)  
Cont: RO64 RNCB 0078 1430 3505 0001, BCR Ștefan cel Mare

### Oportunitatea convertirii autobuzelor Mercedes-Benz Citaro Euro 3 în troleibuze

În urma interesului manifestat în rândul opiniei publice referitor la convertirea unui număr de autobuze cu normă depășită Euro 3 în troleibuze, Asociația „Metrou Ușor” încurajează acest demers și reliefează avantajele majore ale conversiei unor autobuze vechi în vehicule ecologice, sustenabile și de actualitate.

Odată cu sosirea noului lot de autobuze Euro 6 începând cu anul 2018, un număr semnificativ de autobuze Euro 3 fără aer condiționat au intrat în conservare pe termen nedeterminat, iar trendul va continua odată cu sosirea celor 130 de autobuze noi hibrid. Sosite în București în 2006 și 2007, autobuzele Euro 3 și-au dovedit din plin fiabilitatea și calitatea, însă nu mai corespund nevoilor unei capitale europene. Poluarea din București este o problemă mai gravă ca niciodată, iar parte a soluției combaterii acesteia o reprezintă transportul public electric, în speță troleibuzele.

Ideea conversiei nu este nouă. Aceasta a mai fost aplicată cu succes în București în anii '90, atunci când aproximativ 20 de autobuze Saurer aduse din Elveția au fost convertite cu succes de către RATB în regie proprie în cadrul Uzinei de Reparații. În urma acestui proces, autobuzele ce consumau și poluau foarte mult au fost transformate în vehicule electrice, fapt ce le-a prelungit durata de viață cu mai bine de 10 ani. Începând cu anul 2011, Cluj Napoca a convertit în troleibuze mai multe autobuze articulate Renault Agora provenite din Paris, obținând aceleași beneficii - reducerea poluării și prelungirea duratei de viață a vehiculelor.

Un exemplu mult mai interesant vine din orașul polonez Gdynia. Autoritățile de acolo, confruntate cu o flotă învechită și nefiabilă de troleibuze, au reușit să convertească niște autobuze Mercedes-Benz Citaro asemănătoare cu cele din actuala flotă a STB, redactând și o analiză amănunțită a întregului proces, de la selecția autobuzelor, la costurile conversiei, omologarea vehiculelor și până la beneficiile aduse ulterior convertirii. Studiul lor, intitulat „Conversion of a diesel engine bus into a trolleybus” (proiectul *TROLLEY*) pune accent pe costurile mult reduse față de achiziția unui troleibuz nou, dar și pe modernizarea mult mai rapidă a flotei. Și la Szeged s-au convertit cu succes mai multe autobuze Mercedes-Benz Citaro în troleibuze. Remarcându-se prin numărul mic de defectări și prin podeaua accesibilă și celor cu dizabilități, troleibuzele convertite au fost bine primite de publicul călător, îmbunătățind radical imaginea troleibuzului ca mijloc de transport economic și sustenabil, motiv pentru care proiectul a fost continuat, se arată în același studiu.

În prezent, flota bucureșteană de troleibuze conține 100 de vehicule Irisbus Citelis produse între 2006 și 2007 la Astra Bus (Arad) și dotate recent cu aer condiționat, dar și vehicule de generație veche Ikarus, cu podea înaltă, sosite începând cu anul 1998. Vechimea, numărul mare al defectărilor, precum și podeaua înaltă și inaccesibilă celor cu dizabilități ale troleibuzelor Ikarus contribuie la o imagine din ce în ce mai defavorabilă acestui mijloc de transport ecologic.



Foto stânga: autobuz Mercedes-Benz Citaro Euro 3 al Societății de Transport București  
Foto dreapta: troleibuz Mercedes-Benz Citaro al Societății de Transport Szeged (Ungaria)



**Troleibuze Ikarus 415T ale Societății de Transport București**

**În aceste condiții, convertirea autobuzelor Citaro cu normă de poluare Euro 3 în troleibuze este oportună, în opinia Asociației „Metrou Ușor”.**

Acest proiect vine cu o serie de mari avantaje. Pornind de la caroserie, Citaro este unul dintre cele mai răspândite autobuze din Europa. În București au fost achiziționate 500 de astfel de autobuze cu norma de poluare Euro 3. Acesta este un avantaj semnificativ, deoarece toate autobuzele Citaro E3 din flota STB fac parte din același lot și au aceleași caracteristici tehnice, fapt pentru care un singur proiect tehnic de conversie este suficient pentru toate autobuzele. Spre deosebire de Gdynia, care a cumpărat din mai multe orașe autobuze pe care le-a convertit, București se poate bucura de autobuzele deja existente în flotă, având un lot uniform ce poate fi întreținut cu aceleași piese de schimb, iar astfel costurile conversiei și a întreținerii ulterioare se reduc dramatic.

Construind pe modelul de bază, autobuzele uzate pot fi recondiționate și dotate cu ultimele facilități, precum aer condiționat, sisteme de informare a călătorilor în timp real, camere de luat vederi ce pot fi urmărite în timp real din cabina șoferului, sisteme de numărare a pasagerilor, scaune tapițate sau prize USB. Troleibuzul rezultat poate beneficia și de „abilitățile” unui troleibuz nou: se pot monta baterii de capacitate mică pentru propulsia pe distanțe scurte, necesare în București pentru ocolirea mașinilor parcate neregulamentar, sau baterii de capacitate mare pentru autonomie, fapt ce le-ar permite vehiculelor să circule distanțe considerabile fără a se alimenta din rețeaua de contact. Astfel, troleibuzele devin mai flexibile și transportul sustenabil poate fi extins mai ușor spre periferie.

Mai mult, conversia necesită resurse materiale și financiare mult inferioare față de achiziția unui troleibuz nou, așa cum reiese și din studiile făcute. În funcție de dotările alese, **prețul unei convertiri poate fi de câteva ori mai mic decât prețul achiziției unui vehicul nou. Și amprenta de carbon este mult mai mică față de producția unui troleibuz de la zero, minimizând impactul asupra mediului înconjurător.**

În ciuda mentenanței deficitare, autobuzele Mercedes-Benz și-au dovedit fiabilitatea din 2006 și până în prezent, iar conversia în troleibuze poate prelungi semnificativ viața acestora. Imaginea troleibuzului din capitală este una deplorabilă. Multe din troleibuze sunt învechite și neaccesibile tuturor categoriilor de călători, în special persoanelor cu dizabilități locomotorii, iar o mare parte din infrastructură este, de asemenea, învechită. În contextul în care București este în topul celor mai poluate orașe din Europa, troleibuzul bucureștean are nevoie de investiții serioase în vehicule și în infrastructură. **Capitala are nevoie de o rețea accesibilă și flexibilă de troleibuze, care să fie extinsă până la periferie și care să înlocuiască trasee de autobuze poluante ce în multe situații se suprapun cu traseele de troleibuz pe distanțe mari.** Având în țară expertiza, resursele și bunăvoința autorităților ce au mai trecut prin astfel de proiecte, precum Cluj, capitala are șansa de a oferi o lecție de sustenabilitate și de a propune o altă abordare pentru combaterea poluării din orașele ce se bucură de rețea de troleibuz.