

## 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

**Către:** Asociația pentru Dezvoltare intercomunitară pentru Transport Public București-Ilfov

**Spre știință:** Consiliul județean Ilfov, Primăria Municipiului București, Primăriile Sectoarelor 1, 2, 3, 4, 5, 6, Primăria Voluntari, Primăria Chitila, Primăria Buftea

### **Punct de vedere privind unificarea semnalisticii utilizate de operatorii de transport public de sub autoritatea ADTPBI**

Având în vedere că operarea serviciului de transportului public din zona metropolitană a Bucureștiului este organizată de aproximativ un an după modelul majorității orașelor europene (și anume cu mai mulți operatori ce deservește mai multe unități administrative, sub autoritatea unei singure entități), Asociația „Metrou Ușor” propune extinderea acestui model de operare și în privința informării călătorilor, serviciu ce necesită îmbunătățiri în implementarea din zona București – Ilfov.

Astfel, pentru a oferi servicii de calitate, accesibile și intuitive tuturor călătorilor, **Asociația „Metrou Ușor” înainteză următoarele propuneri:**

Aplicația STB ar trebui să se numească „ADTPBI” și să ofere informații despre toate traseele asocierii. Afișarea orarelor în stație trebuie să fie făcută, în primul rând în mai multe stații decât în prezent (în special cele deservite de trasee ce au intervale mai mari de 15 minute), și în al doilea rând, printr-o prezentare grafică unitară. Suplimentar încurajăm instalarea de afișaje electronice pentru afișarea informațiilor în timp real pe întreg teritoriul deservit de ADTPBI (evident, un singur model de afișaje peste tot).

În plus, la acest capitol observăm mai multe inițiative de semnalistică ce **nu** au o identitate vizuală unitară, ceea ce creează confuzie în rândul călătorilor. Fiind vorba de un sistem de transport integrat, **toată semnalistica trebuie să aibă o identitate vizuală unitară, standard.** Drept contraexemplu putem da inițiativa primăriei sectorului 4, care, așa cum se observă în imaginea alăturată, își folosește identitatea vizuală proprie deși nu are serviciu de transport propriu și nici nu este parte din ADTPBI.



Figură 1 - identitatea vizuală din această stație nu are legătură nici cu operatorul, nici cu autoritatea de transport. Sigla operatorului este afișată, fără să aibă vreo legătură cu Primăria Sectorului 4.

De asemenea, un dezavantaj clar al administrării serviciilor de informare a călătorilor de către entități diferite este lipsa de coordonare în afișarea unor informații de interes comun, actuale și utile, așa cum se poate observa în imaginea alăturată:



*Figură 2 - care indicator este actual? ce caută R416 menționat sub identitatea vizuală a altui operator?*

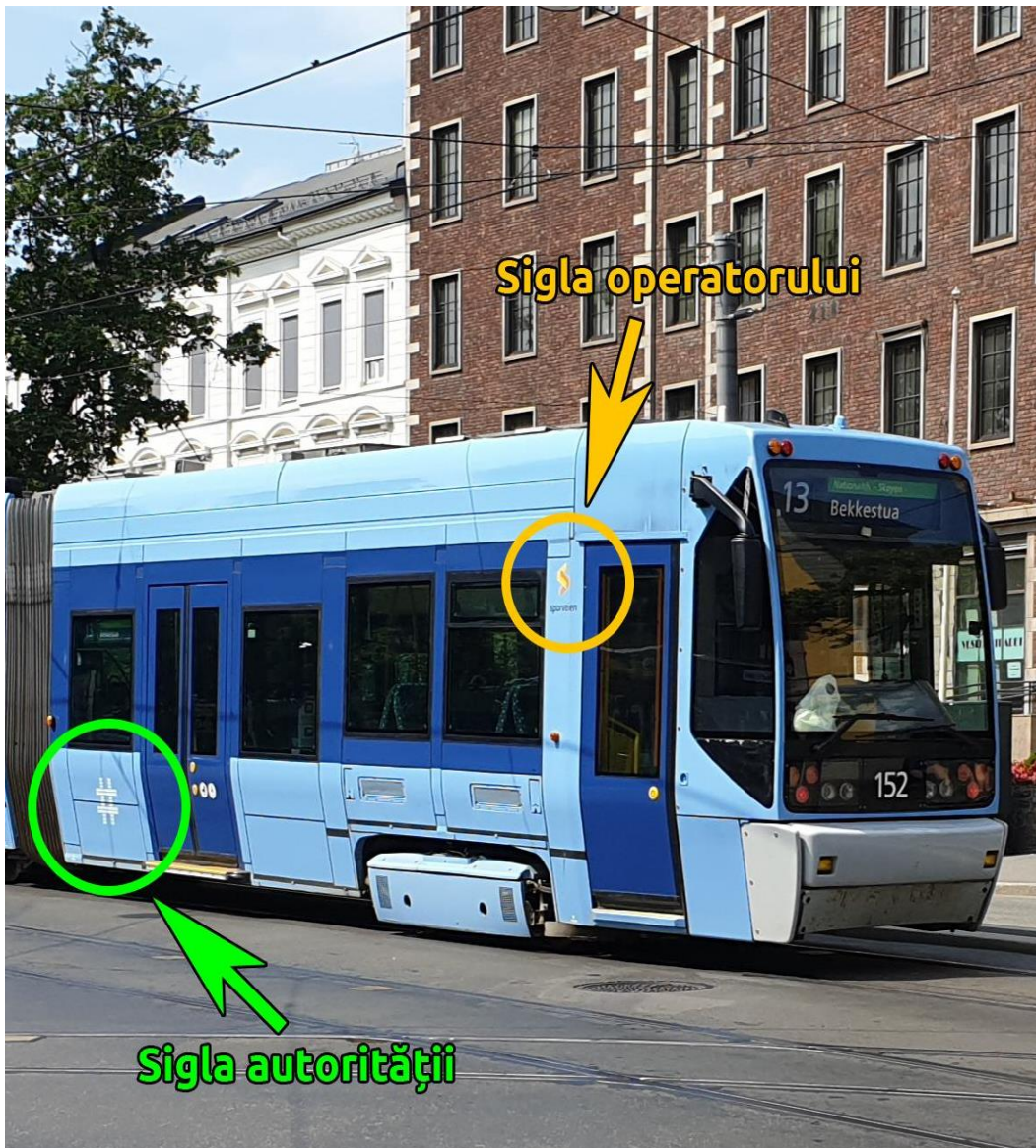
Nu în ultimul rând, toate vehiculele ce dispun de afișaj în salon trebuie să listeze toate legăturile din stația următoare cu alte linii de transport, indiferent de operator. Recomandarea noastră este să fie afișate toate liniile ce opresc în proximitatea stației, nu doar cele care opresc în respectiva stație, deoarece situația actuală este generatoare de confuzii pentru călătorii nefamiliarizați cu zona. În cazul legăturilor cu stații de metrou sau CFR, ar trebui listate magistralele cu care se face legătura și nu doar numele stației (cum este în prezent). Idem, pentru halte și gări, trebuie folosită

sintagma trenuri Regio și Interregio, dacă acestea sunt disponibile. În cazul în care se vor stabili linii dedicate de tren urban, se va folosi denumirea acestora.

Exemplu de afișaj după regulile propuse: *Urmează stația Gara Basarab, legături cu: 1, 10, 35, 44, 105, 123, 133, 162, 178, 196, 282, 780, 781, M1, M4, Trenuri Regio*

### Folosirea unui logo comun

Operarea traseelor din rețeaua ADTPBI este în prezent realizată de către operatori multipli, ce în viitor se vor înmulți ca număr. Astfel, este necesară **stabilirea unei identități vizuale (logo ADTPBI sau alt nume specific regiunii București-Ilfov) ce trebuie adoptată de către toți operatorii ce deservește trasee autorizate, astfel încât călătorul să știe fără ezitare că poate folosi același titlu de călătorie în vehiculul respectiv, la tarifele cunoscute.**



Figură 3 - tramvai din Oslo operat de Sporveien, sub autoritatea Ruter. Toate vehiculele din Oslo și regiunea limitrofă au sigla autorității mult mai mare decât cea a operatorului, pentru a evidenția integrarea serviciilor prestate.

### Mijloacele de identificare pe care le propunem:

- abțibild cu sigla ADTPBI pe toate vehiculele, afișat la loc vizibil, preferabil sub logo-ul companiei de transport pentru a evita confuziile, precum și pe validatoare.
- sigla ADTPBI pe toate cardurile de transport (Multiplu, Activ)
- În cazul Metrorex sau CFR, odată ce acestea vor fi integrate, se poate aplica logo-ul fie pe/lângă panourile de la intrările în stații, fie pe porțile de taxare (în cazul CFR propunem validatoare pentru cardul comun montate la intrările pe peroane în gările deservite).



Figură 4 - stație din Oslo ce poartă exclusiv sigla autorității, indiferent de operatorii traseelor ce deservesc acea stație

## **Integrarea tarifară a tuturor mijloacelor de transport din zona metropolitană București-Ilfov**

Este absolut necesar ca serviciul prestat de Metrorex, CFR Călători și alți operatori feroviari privați să fie integrat tarifar și informațional cu toate celelalte servicii din cadrul ADTPBI. Trebuie găsită o modalitate de a armoniza tarifele transportului de suprafață cu cele ale transportului subteran și feroviar, apoi se va putea unifica tarificarea. Ce mai buna formula pentru tarificarea călătoriei este **taxarea exclusiv pe unitate de timp** (de exemplu, o călătorie de 30 minute, una de 90 minute, una de 24 ore - apoi abonamentele ce există la fiecare entitate, cu o armonizare tarifară de comun acord). De asemenea, este absolut necesară integrarea Metrorex și a celorlalte entități în toate sistemele de informare amintite mai sus.

Totuși, având în vedere că acesta este un proces de lungă durată și cu multe implicații, nu dorim să insistăm în prezentul comunicat asupra lui.

### **Concluzie**

În ultimul an s-au făcut progrese notabile în ceea ce privește integrarea rețelelor și dezvoltarea mobilității urbane a ariei Bucureștiului, pe care Asociația „Metrou Ușor” le salută. Considerăm, însă, că mai sunt multe etape ce trebuie întreprinse pentru armonizarea tarifară și informațională a tuturor operatorilor de transport din București și Ilfov, sub autoritatea ADTPBI. Acestea fiind spuse, vă rugăm să considerați propunerile noastre pentru îmbunătățirea mobilității urbane și metropolitane, încurajarea transportului public și reducerea poluării din oraș.

Asociația „Metrou Ușor”

10 decembrie 2019