



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 / Web: metrouusor.com
Cont: RO64 RNCB 0078 1430 3505 0001, BCR Ștefan cel Mare

Către: **Societatea de Transport București S.A.**

Asociația „Metrou Ușor” propune păstrarea vehiculelor istorice din parcul rece al STB în vederea restaurării și expunerii în scop muzeal

În urma **răspunsului STB S.A. nr. 55927 / 18.05.2020** prin care STB S.A. își manifestă interesul de a prezerva o serie de autobuze, troleibuze și tramvaie în scop muzeal, precum și susținerea de principiu a edificării unui muzeu al transportului public,

Ținând cont de intenția STB S.A. de a casa o serie de vehicule unicat, multe de concepție și fabricație autohtonă, de importanță tehnică națională,

Propunem păstrarea unor vehicule istorice din parcul rece al STB, în vederea restaurării și expunerii lor într-un viitor muzeu al transportului public, după cum urmează:

În primul rând, troleibuzele autohtone unicat **Rocar de Simon EA412 7459 și Rocar Autodromo E812 7460** sunt deja transferate în parcul rece de pe platforma Alexandria, alături de alte unități de tip Ikarus Astra 415T descompletate și pregătite pentru casare. Propunem eliminarea celor două unități Rocar de pe lista de casare și păstrarea lor în scop muzeal. De asemenea, propunem păstrarea autobuzului unicat **Rocar Autodromo 812U 98** și repararea avariilor de ordin estetic.

În ceea ce privește tramvaiele cu o importantă valoare istorică, propunem păstrarea următoarelor exemplare:

- ultimul tramvai original **V2A-2S 4042**, fabricat în 1982;
- cuplul Rathgeber **M4.65+m4.65 2416+3474** (VUCS), construit în anul 1956 pentru München;
- unitățile prototip de tip **Bucur 1 3001 și 3002** fabricate la Atelierele Centrale;
- vagonul utilitar de tip **Graz GP 6417**, reconstruit în 1959 pe baza unui vagon de tip G din anul 1901, primit drept donație din partea omologului vienez Wiener Linien.

Expunere de motive

Troleibuzul Rocar de Simon EA412 7459 este fabricat în 1998 și totodată unul din primele troleibuze moderne din dotarea RATB, fiind și unicul troleibuz construit pe caroserie De Simon dotat cu motoare în curent alternativ și invertor. Este retras în anul 2013. Din punct de vedere estetic, vehiculul este complet.

Produce în 1998 la Uzina ROCAR în baza unui patent italianesc, cele două prototipuri, Autodromo 98 și 7460, au reprezentat ultima încercare a întreprinderii de a veni cu un produs modern, succesor al platformei Rocar De Simon. Seria Rocar 812 Autodromo aducea, în premieră pentru România, primele mijloace de transport cu podea coborâtă. Istoria Rocar Autodromo ia sfârșit în anul 2014, când autobuzul 98 este accidentat și retras definitiv. Troleibuzul a fost cosmetizat cu puțin timp înainte de retragerea sa din anul 2012.

Vagonul V2A-2S 4042 face parte dintr-o serie de 8 tramvaie simplu-articulate bidirecționale fabricate în 1982 pentru inaugurarea liniei 41 de tramvai pe noul Pod Grant. Exemplarul a circulat până în anul 2010, când a fost retras spre conservare în Depoul Victoria, în vederea restaurării ca piesă de muzeu. Între timp, vagonului i-au fost sustrate mai multe componente, aflându-se acum într-un proces de degradare. Având în vedere similitudinile pe care le împărtășește cu tramvaiele V3A, considerăm restaurarea în forma originală (cu casetă pentru afișarea traseului) și repunerea în funcțiune ca fiind oportună.

Cuplul Rathgeber M4.65+m4.65 2416+3474 este unicul cuplu de acest tip rămas în capitală și printre cele mai vechi tramvaie din inventarul STB, fiind construit în anul 1956 pentru München. Acesta este adus în București în anul 1997 și fiabilizat cu componente de V3A cu câțiva ani mai târziu. În acest moment, garnitura este folosită drept vehicul utilitar de tip stropitor (VUCS). Cuplul poate fi restaurat în interior cu piese provenite de la alte vagoane Rathgeber M5.65 din inventarul STB și menținut cu ușurință în stare de funcționare, astfel că acest proiect de restaurare este printre cele mai ușoare de întreprins și poate aduce beneficii patrimoniului istoric și turistic al capitalei.

Prototipurile Bucur 1 V2S-T 3001 și 3002 au fost fabricate la Atelierele Centrale în 1998, respectiv 2000. Printre noutățile tehnice aduse de acestea se numărau: acționare cu chopper comandat prin microprocesor, frână electrică recuperativă și reostatică, frâne electrohidraulice de tip Hanning & Kahl în două trepte, instalație computerizată de înregistrare și redare a vitezei, cu rol secundar de "cutie neagră" în caz de accident, dar și o caroserie cu tabla de aluminiu lipită pe structura de rezistență și geamuri lipite direct pe caroserie printr-o tehnologie modernă. Ansamblul chopper a fost importat de la CKD Trankce Praga, fostul producător cehoslovac al vagoanelor Tatra. 3001 este retras în anul 2007. Venind cu un nou design exterior, vagonul 3002 este reparat capital în anii 2009-2010, dar retras definitiv în 2011. În prezent, ambele unități pot fi reabilite estetic și expuse drept exponate statice.

Tramvaiul utilitar Graz GP 6417 a fost primit din partea Wiener Linien în anii '90, în cinstea parteneriatului de succes cu RATB, în ceea ce privește restaurările realizate în cadrul URAC. Vagonul este reconstruit în 1959 pe baza unui tramvai de tip G, fabricat în anul 1901 (dintr-o serie al cărui prototip a fost prezentat la Expoziția Universală de la Paris din anul 1900). În concluzie, Asociația „Metrou Ușor” propune conservarea vehiculelor istorice mai sus precizate pentru a face posibilă expunerea lor într-un viitor muzeu al transportului public, similar celor din metropolele lumii. În anii următori, ar putea fi investite fonduri pentru restaurarea treptată a vehiculelor, însă, pentru moment, conservarea lor nu reprezintă un inconvenient din punct de vedere financiar sau logistic.

La fel de importantă este și evitarea greșelilor din trecut, având în vedere că, de-a lungul timpului, un număr semnificativ de vehicule istorice au fost casate, deși ar fi putut face parte dintr-un muzeu al transportului public. Amintim aici tramvaiele Festival, troleibuzele Tudor Vladimirescu, Saurer, DAC / Rocar și autobuzele Roman, Ikarus, IK4, Saviem, DAF, DAC sau Rocar.

Muzeul Transportului Bucureștean

Asociația „Metrou Ușor” a înmânat Societății de Transport și Primăriei Municipiului București o **petiție care numără aproximativ 1500 de semnături unici astăzi**, prin care este propusă transformarea unei părți a depoului istoric de tramvaie Victoria (primul depou edificat în capitală, în secolul 19) în Muzeul Transportului Bucureștean, loc în care să poată fi expuse vagoanele de patrimoniu restaurate deja de către STB, dar și celelalte vehicule istorice încă aflate în inventarul STB. Halele monument istoric ale depoului pot fi restaurate și extinse cu fonduri nerambursabile, întrucât **înființarea acestui muzeu în Depoul Victoria este prevăzută în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă București - Ilfov 2016-2030.**

Asociația „Metrou Ușor” salută intenția Societății de Transport București de a prezerva istoria și de a se alinia în rândul marilor orașe europene ce dețin muzee de transport public, conform răspunsului instituției 55927 din 18.05.2020. În ceea ce privește invitația, suntem deschiși la dialog și la colaborare pentru dezvoltarea transportului public din capitală și pentru prezervarea și expunerea istoriei vaste a transportului bucureștean.

Vă mulțumim pentru timpul acordat și așteptăm cu interes punctul dvs. de vedere referitor la fiecare vehicul propus în parte.

Cu stimă,
Asociația „Metrou Ușor”
21 mai 2020