

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: Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București-Ilfov, Primăria Municipiului București, Ministerul Mediului și Ministerul Fondurilor Europene

PROPUNERE DE EFICIENTIZARE A SELECȚIEI TRASEELOR PE CARE VOR FI UTILIZATE CELE 100 DE AUTOBUZE ELECTRICE ȘI CELE 100 DE TROLEIBUZE CU AUTONOMIE, CU SCOPUL MAXIMIZĂRII UTILIZĂRII EFICIENTE A VEHICULELOR ELECTRICE ȘI A REȚELEI ELECTRICE EXISTENTE ȘI DE A CREȘTE AREALUL DESERVIT ELECTRIC

După cum este accentuat în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă 2016 - 2030, Municipiul București beneficiază de o vastă rețea de troleibuz, ce prezintă un potențial ridicat pentru electrificarea mai multor trasee deservite astăzi de autobuze poluante. În ton nu doar cu trendul european, dar și cu exemplele de bune practici din orașele Baia Mare, Brașov și Cluj-Napoca (iar în curând Târgu Jiu și Mediaș), care au început deja, respectiv vor începe curând înlocuirea autobuzelor diesel cu troleibuze cu sau fără autonomie, Asociația „Metrou Ușor” propune utilizarea celor 100 de noi troleibuze dotate cu autonomie extinsă de 20km pentru înlocuirea a 4 trasee de autobuz din București, precum și pentru extinderea unui traseu actual recomandat deja de experții T.P.B.I.

Asociația a analizat toate propunerile de trasee ale T.P.B.I. pentru utilizarea celor 100 de troleibuze, precum și toate potențialele trasee diesel și de troleibuz în scopul deciderii fezabilității fiecăruia dintre acestea. Asociația consideră că rolul noilor troleibuze cu autonomie nu trebuie să fie doar acela de a înlocui troleibuzele vechi cu unele noi, ci mai ales de a reduce în mod real și aplicat poluarea din Capitală, prin electrificarea traseelor de autobuze diesel, această ideologie constituind baza analizei noastre.

Având acest obiectiv fixat, analiza Asociației „Metrou Ușor” vizează exclusiv liniile diesel care astăzi circulă preponderent pe sub rețeaua de fir-contact a troleibuzelor. Astfel, au fost identificate o serie de trasee diesel care circulă pe o lungime mai mare de 50% din traseu pe sub rețeaua electrică, după cum urmează: 312, 313, 336, 381, etc. O parte dintre aceste linii diesel justifică electrificarea fizică prin instalarea de noi porțiuni de fir contact, iar o parte pot fi electrificate eficient și la costuri reduse prin intermediul troleibuzelor cu autonomie extinsă.

În cazul liniei diesel 336, aceasta circulă în integralitate pe sub rețeaua de troleibuz între Piața Rosetti și Strada Apusului, suprapunându-se în întregime cu traseul troleibuzului 61. Liniei 336 îi lipsesc doar 500m (dublu-sens) de rețea fir-contact între Bd. Iuliu Maniu și Terminal Piața Apusului (o singură interstație nu beneficiază de fir-contact). În aceste condiții, este fezabilă și imperios necesară instalarea de rețea nouă de contact și înlocuirea rapidă a autobuzelor diesel cu troleibuze convenționale din parcul actual al STB S.A. Traseul 336 este deservit de un număr ridicat de autobuze la orele de vârf, astfel că investiția în 500m dublu-sens de rețea este decizia optimă și fezabilă pentru a reduce poluarea din București. Astfel, autobuzul 336 trebuie să fie un traseu de troleibuz clasic.

Asociația „Metrou Ușor” consideră că autobuzele electrice trebuie să înlocuiască trasee diesel care nu pot fi ușor și optim deservite de troleibuze cu autonomie (spre exemplu 104, 123, 311, 385, etc.), trasee care nu se suprapun cu rețeaua de troleibuz pe lungimi însemnate. **Autobuzele electrice care ar circula pe distanțe însemnate pe sub rețeaua electrică de fir-contact a troleibuzelor ar reprezenta o risipă a potențialului de electrificare a unei arii geografice cât mai extinse a orașului.**

În redactarea acestei analize, Asociația „Metrou Ușor” a ținut cont de propunerile T.P.B.I. de prelungire a traseelor de troleibuz, dar și de punctele strategice din planurile T.P.B.I., precum

reconectarea cartierului Berceni de Gara de Nord (rețea desființată în anii '80) prin transportul public cu troleibuzul.

PROPUNERILE REZULTATE ÎN URMA ANALIZEI ASOCIAȚIEI METROU-UȘOR PENTRU UTILIZAREA OPTIMĂ A PRIMELOR 100 DE TROLEIBUZE CU AUTONOMIE EXTINSĂ

73: Piața de Gros - Pța. Sudului - Pța. Unirii - Pța. Sf. Vineri
(înlocuiește fără modificarea traseului autobuzul diesel 313)

74: Bd. Alexandru Obregia - Pța. Sudului - Timpuri Noi - Bd. Mircea Vodă - Pța. Unirii - Pța. Sf. Vineri
(înlocuiește și optimizează autobuzul diesel 312, introduce transport public pe Bd. Mircea Vodă, zonă densă de blocuri astăzi nedeservită de traseele STB S.A.)

76: Piața Reșița - Pța. Sudului - Pța. Unirii - Pța. Romană - Gara de Nord
(înlocuiește și optimizează autobuzul diesel 381)

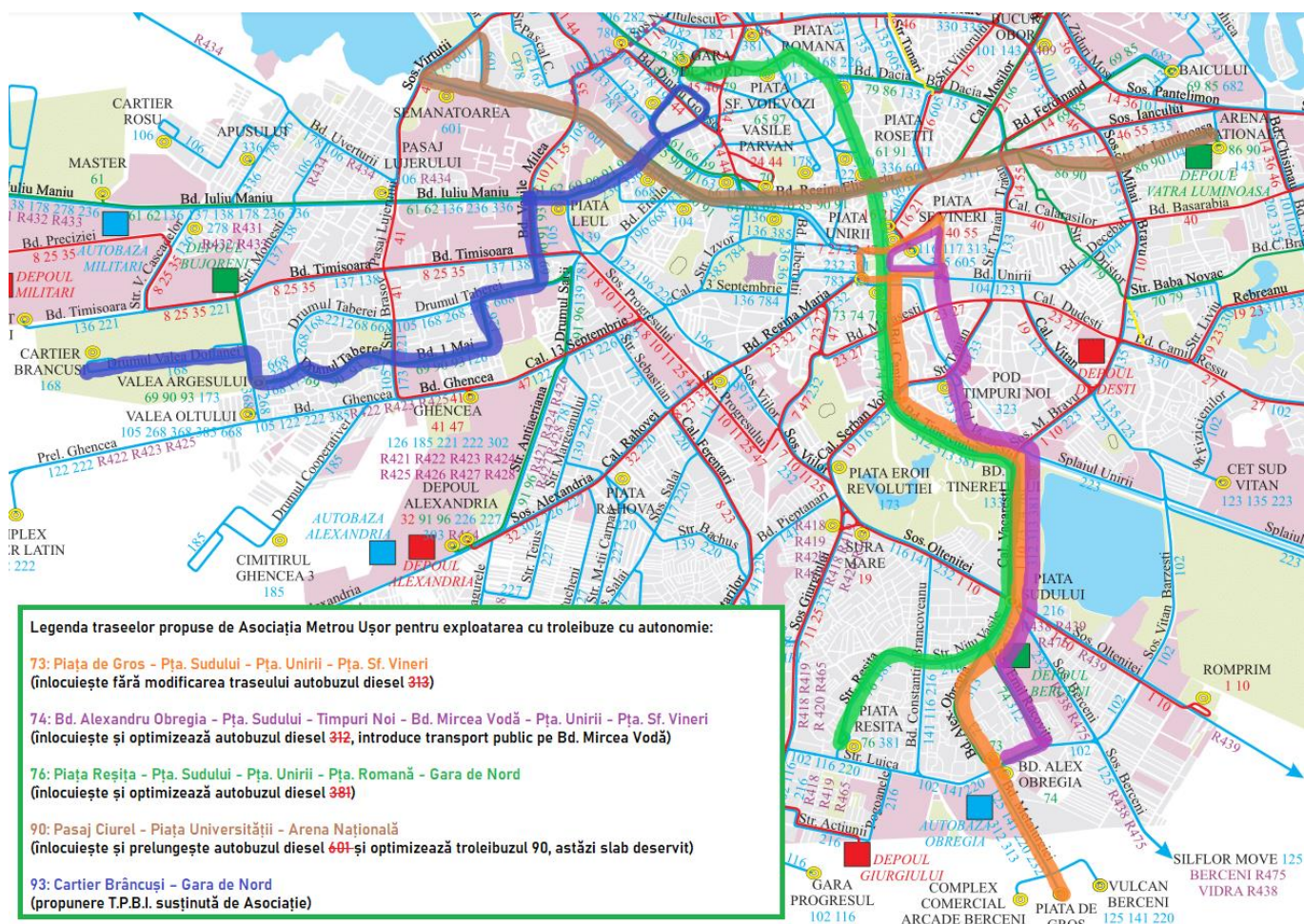
90: Pasaj Ciurel - Piața Universității - Arena Națională
(înlocuiește și prelungeste autobuzul diesel 601 și optimizează troleibuzul 90, astăzi slab deservit)

93: Cartier Brâncuși - Gara de Nord
(propunere T.P.B.I. susținută de Asociație)

Alocarea celor 100 de troleibuze noi cu autonomie pe unități de exploatare:

- Depoul Berceni: 71 ture active + 3 rezerve
- Depoul Bujoreni: 11 ture active + 1 rezervă
- Depoul Vatra Luminoasă: 13 ture active + 1 rezervă

Harta traseelor pe care vor circula primele 100 de troleibuze cu autonomie, conform propunerilor Asociației „Metrou Ușor”:



1. EXTINDEREA TRASEULUI DE TROLEIBUZ NR.73 ȘI ÎNLOCUIREA INTEGRALĂ A AUTOBUZULUI NR.313

1.1. Traseul propus:

TUR 73
Piața de Gros (terminal) - Drumul Dealu Bradului - Bd. Metalurgiei - Bd. Alexandru Obregia - Str. Sergent Nițu Vasile - Calea Văcărești - Bd. Tineretului - Bd. Dimitrie Cantemir - Piața Unirii - Bd. Unirii - Bd. Mircea Vodă - Bd. Corneliu Coposu - Piața Sfânta Vineri
RETUR 73
Piața Sfânta Vineri - Bd. Corneliu Coposu - Piața Unirii - Bd. Dimitrie Cantemir - Bd. Tineretului - Calea Văcărești - Str. Sergent Nițu Vasile - Bd. Alexandru Obregia - Bd. Metalurgiei - Drumul Dealu Bradului - Piața de Gros (terminal)

1.2. Număr de vehicule:

Număr ture actual 73	Număr ture actual 313	Număr ture estimat pentru noul 73
9	19	25

1.3. Date și caracteristici ale traseului:

	Măsurători și calcule aproximative
SITUAȚIE PREZENT	
Lungime tur 73	12.9km
Lungime tur 313	19.87km
Lungime tur 313 cu fir-contact	12.9km
Lungime tur 313 fără fir-contact	6.97km
% suprapunere traseu 73 peste 313	100%
% suprapunere traseu 313 peste 73	64.92%
SITUAȚIE PROPUȘĂ	
Lungime tur propus 73	19.87km
Lungime tur cu fir-contact	12.9km
Lungime tur fără fir-contact	6.97km
% traseu cu fir-contact	64.92%
% traseu fără fir-contact	35.08%

**tur = traseu complet în care punctul de plecare este și punctul de sosire*

2. EXTINDEREA TRASEULUI DE TROLEIBUZ NR.74 ȘI ÎNLOCUIREA INTEGRALĂ A AUTOBUZULUI NR.312

2.1. Traseul propus:

TUR 74
Bd. Alexandru Obregia (terminal) - Str. Turnu Măgurele - Str. Emil Racoviță - Str. Sergent Nițu Vasile - Calea Văcărești - Timpuri Noi - Bd. Mircea Vodă - Bd. Unirii - Piața Unirii (în fața magazinului Unirea)
RETUR 74
Piața Unirii (în fața magazinului Unirea) - Bd. Corneliu Coposu - Bd. Mircea Vodă - Timpuri Noi - Calea Văcărești - Str. Sergent Nițu Vasile - Str. Emil Racoviță - Str. Turnu Măgurele - Bd. Alexandru Obregia (terminal)

2.2. Număr de vehicule:

Număr ture actual 74	Număr ture actual 312	Număr ture estimat pentru noul 74
9	5	15

2.3. Date și caracteristici ale traseului:

	Măsurători și calcule aproximative
SITUAȚIE PREZENT	
Lungime tur 74	13.7km
Lungime tur 312	18.71km
Lungime tur 312 cu fir-contact	10.97km
Lungime tur 312 fără fir-contact	3.7km
% suprapunere traseu 74 peste 312	58.63%
% suprapunere traseu 312 peste 74	80.07%
SITUAȚIE PROPUȘĂ	
Lungime tur propus 74	15.1km
Lungime tur cu fir-contact	8.4km
Lungime tur fără fir-contact	6.7km
% traseu cu fir-contact	55.63%
% traseu fără fir-contact	44.37%

**tur = traseu complet în care punctul de plecare este și punctul de sosire*

3. EXTINDEREA TRASEULUI DE TROLEIBUZ NR.76 ȘI ÎNLOCUIREA INTEGRALĂ A AUTOBUZULUI NR.381

3.1. Traseul propus:

TUR 76
Piața Reșița (terminal) - Str. Reșița - Str. Izvorul Rece - Str. Sergent Nițu Vasile - Calea Văcărești - Bd. Tineretului - Bd. Dimitrie Cantemir - Piața Unirii - Bd. Ion C. Brătianu - Bd. Nicolae Bălcescu - Bd. General Gheorghe Magheru - Bd. Lascăr Catargiu - Str. General Gheorghe Manu - Strada Occidentului - Strada Gheorghe Polizu - Calea Griviței - Bd. Gheorghe Duca - Gara de Nord
RETUR 76
Gara de Nord - Bd. Gheorghe Duca - Bd. Alexandru Ioan Cuza - Str. Leonida Varnali - Strada Gheorghe Polizu - Strada Occidentului - Str. General Gheorghe Manu - Bd. Lascăr Catargiu - Bd. General Gheorghe Magheru - Bd. Nicolae Bălcescu - Bd. Ion C. Brătianu - Piața Unirii - Bd. Dimitrie Cantemir - Bd. Tineretului - Calea Văcărești - Str. Sergent Nițu Vasile - Str. Izvorul Rece - Str. Reșița - Piața Reșița (terminal)

3.2. Număr de vehicule:

Număr ture actual 76	Număr ture actual 381	Număr ture estimat pentru noul 76
16	28	31

3.3. Date și caracteristici ale traseului:

	Măsurători și calcule aproximative
SITUAȚIE PREZENT	
Lungime tur 76	14.42km
Lungime tur 381	21.67km
Lungime tur 381 cu fir-contact	14.42km
Lungime tur 381 fără fir-contact	7.25km
% suprapunere traseu 76 peste 381	100%
% suprapunere traseu 381 peste 76	66.54%
SITUAȚIE PROPUȘĂ	
Lungime tur propus 76	23.07km
Lungime tur cu fir-contact	18.27km
Lungime tur fără fir-contact	5.2km
% traseu cu fir-contact	79.2%
% traseu fără fir-contact	20.8%

**tur = traseu complet în care punctul de plecare este și punctul de sosire*

4. EXTINDEREA TRASEULUI DE TROLEIBUZ NR.90 ȘI ÎNLOCUIREA INTEGRALĂ A AUTOBUZULUI NR.601

4.1. Traseul propus:

TUR 90
Arena Națională (terminal) - Bd. Pierre de Coubertin - Str. Vatra Luminoasă - Str. Matei Voievod - Str. Popa Nan - Bd. Pache Protopopescu - Bd. Carol I - Bd. Regina Elisabeta - Bd. Mihail Kogălniceanu - Splaiul Independenței - Str. General Petre Popovăț - Șos. Virtuții - Splaiul Independenței - Semănătoarea (terminal)
RETUR 90
Semănătoarea (terminal) - Splaiul Independenței - Bd. Mihail Kogălniceanu - Bd. Regina Elisabeta - Bd. Carol I - Bd. Pache Protopopescu - Str. Matei Voievod - Str. Vatra Luminoasă - Bd. Pierre de Coubertin - Arena Națională (terminal)

4.2. Număr de vehicule:

Număr ture actual 90	Număr ture actual 601	Număr ture estimat pentru noul 90
8	6	13

4.3. Date și caracteristici ale traseului:

	Măsurători și calcule aproximative
SITUAȚIE PREZENT	
Lungime tur 90	23.88km
Lungime tur 601	12.69km
Lungime tur 601 cu fir-contact	5.26km
Lungime tur 601 fără fir-contact	7.43km
SITUAȚIE PROPUȘĂ	
Lungime tur propus 90	20.3km
Lungime tur cu fir-contact	12.86km
Lungime tur fără fir-contact	7.44km
% traseu cu fir-contact	64.35%
% traseu fără fir-contact	35.65%

**tur = traseu complet în care punctul de plecare este și punctul de sosire*

5. EXTINDEREA TRASEULUI DE TROLEIBUZ NR.93

Traseul propus de T.P.B.I. nu se modifică. Planificată cu 11 vehicule alocate conform studiului de oportunitate al Agenției.

Astfel, în contextul în care cele 4 trasee diesel precizate (312, 313, 381, 601) sunt fezabile pentru a fi exploatare cu troleibuze de ultimă generație dotate cu autonomie extinsă, în scopul de a maximiza potențialul ulizării rețelei electrice existente a troleibuzelor, conform argumentelor de mai sus, precum și având în vedere faptul că traseul 336 necesită doar 500m de rețea fir-contact dublu-sens între Bd. Iuliu Maniu și Terminal Apusului pentru a fi deservit cu troleibuze convenționale din flota actuală, considerăm necesară refacerea listei celor 14 trasee pe care vor circula primele 100 de autobuze electrice din studiul de oportunitate. Astfel, propunem înlocuirea traseelor 312, 313, 336, 381 și 601 de pe listă.

Situația curentă:

SITUAȚIA ACTUALĂ										SITUAȚIA PROPUȘĂ			
Linie de autobuz	Autobaza	Număr vehicule pe fiecare linie	Număr stații (tur/retur)	Lungime cursă /km	Viteza comercială medie Km/h	Nr mediu de îmbarcări pasageri /h/sens	Durăta cursă minute (tur/retur)	Interval de succedare la oră de vârf /min	Nr. autobuze noi	Depou propus garare + alimentare	Km acces+retragere	Locația stație de încărcare/ capăt de linie	rulaj mediu vehicul/zi
137	Militari	18	59	30,3	21,4	1056	138	8,0	8	Bujoreni	13	Carrefour Militari	227,4833
138	Militari	5	63	28,7	14,0	196	135	12,8	5	Bujoreni	9,2	Cartier Militari	227,32
173	Militari	8	38	17,1	17,6	603	84	14,0	4	Bujoreni	6,2	Valea Ialomiței	179,33
	Ferentari												
300	Pipera	13	25	11,9	12,9	1137	67	10,7	5	Bucurestii Noi	2	Clăbucet	170,4308
311	Titan	12	40	19,5	12,5	711	104	11,3	6	Berceni	16,4	Faur	206,525
312	Obregia	6	41	18,9	21,0	495	87	16,0	6	Berceni	7,4	Piața de Gros	212,15
313	Obregia	17	33	16,0	16,5	1398	81	5,3	7	Berceni	3,8	Turnu Magurele	184,5059
330	Titan	13	51	27,8	11,9	477	155	10,0	6	Bucurestii Noi 4	6,2	Piața Presei	195,41
	Pipera									Berceni 2	16,4		205,61
335	Titan	33	60	33,8	13,3	1087	170	5,5	14	Bucurestii Noi 6	13,4	Faur	203,38
	Nordului									Berceni 8	16,4		206,38
336	Militari	18	39	17,2	10,1	926	114	5,5	8	Bujoreni	4,4	Complex Comercial Apusului	168,7556
368	Floreasca	17	42	20,2	17,0	1234	109	7,0	8	Berceni	14,6	Valea Ialomiței	188,082
	Alexandria												
381	Obregia	23	39	22,4	13,1	1179	112	5,5	10	Berceni	5	Piața Reșița	216,33
	Pipera												
385	Alexandria	16	41	19,5	19,8	1320	101	8,0	8	Berceni	10,6	Valea Oltului	182,4438
601	Nordului	5	30	13,0	12,7	362	73	15,0	5	Bujoreni	9,6	Semănătoarea Poarta 2	181,2
Total		204		296,3	213,7	12181	1530	134,6	100		155		

Sursa: pagina 5 din *Studiu de oportunitate - Achiziția a 100 de autobuze electrice pentru 14 trasee în Municipiul București.*

PROPUNERILE REZULTATE ÎN URMA ANALIZEI ASOCIAȚIEI "METROU-UȘOR" PENTRU UTILIZAREA OPTIMĂ A PRIMELOR 100 DE AUTOBUZE ELECTRICE

În scopul unei intervenții minime asupra listei și a unei interferențe logistice minime, Asociația propune alte 5 trasee diesel aparținând aceluiași depou, păstrând același număr de vehicule alocate, precum și numărul total de 14 trasee deservite, după cum urmează:

- autobuzele electrice alocate traseelor 137, 138, 173, 300, 311, 330, 335, 368, 385, rămân **neschimbate** conform Studiului de Oportunitate aprobat.
- cele 6 (șase) autobuze electrice alocate traseului 312 (Depoul Berceni), vor fi utilizate în traseul **116**, deservit de același depou.
- cele 7 (șapte) autobuze electrice alocate traseului 313 (Depoul Berceni), vor fi utilizate în traseul **232**, deservit de același depou.
- cele 10 (zece) autobuze electrice alocate traseului 381 (Depoul Berceni), vor fi utilizate în traseul **102**, deservit de același depou.
- cele 5 (cinci) autobuze electrice alocate traseului 601 (Depoul Bujoreni), vor fi utilizate în traseul **122**, deservit de același depou.
- cele 8 (opt) autobuze electrice alocate traseului 336 (Depoul Bujoreni), vor fi utilizate în traseul **168**, deservit de același depou.

NECESITATEA ACHIZIȚIONĂRII DE TROLEIBUZE ARTICULATE DE MARE CAPACITATE

De asemenea, având în vedere faptul că în octombrie 2020 a avut loc rezilierea contractului pentru achiziția a 100 de troleibuze scurte, de 12m lungime, dotate cu autonomie extinsă, **solicităm modificarea caietului de sarcini în sensul achiziționării (și) de troleibuze articulate, de 18m lungime, de mare capacitate pentru a crește cu până la 50% capacitatea de transport a traseelor deservite, dar și confortul călătorilor** printr-un mai bun echilibru al dispunerii pasagerilor în salon.

Dacă în Zürich sau Linz, spre exemplu, sunt exploatare troleibuze dublu-articulate de aprox. 24m lungime, iar rețelele de troleibuz de pe continentul european sunt deservite în mare parte de troleibuze articulate de 18m lungime, la București prevalează mituri precum faptul că *“troleibuzele articulate incurcă circulația”, “troleibuzele articulate ar fi blocate în trafic (pentru ca sunt articulate)” sau “vehiculele articulate se manevrează mai greu”*. Astfel de “argumente” sunt profund eronate, fără substanță reală, non-tehnice și nu trebuie să facă parte din discursul instituțiilor care veghează și iau decizii în materie de mobilitate.

Exemple de bună practică se regăsesc deja și în România unde orașe congestionate precum Cluj-Napoca și Brașov optează pentru troleibuze articulate de 18m lungime. Între 2011 și 2016, Cluj-Napoca a introdus în exploatare 45 de noi troleibuze articulate, iar în 2019 a achiziționat 50 alte noi troleibuze articulate, crescând flota existentă la 95 de troleibuze de mare capacitate. Se intenționează achiziția a încă 30 de unități. Brașov a achiziționat în 2020 un număr de 26 de troleibuze articulate cu autonomie cu care au înlocuit deja o serie de trasee diesel de autobuz și intenționează să mai achiziționeze încă 25 de unități.

Amintim faptul că troleibuzele articulate nu sunt nicidecum o noutate pentru București, RATB operând troleibuze articulate până în anul 2008, fără probleme.

Blocajele în transportul public de suprafață trebuie rezolvate prin mijloace sustenabile, corecte și europene precum instaurarea benzilor dedicate, îmbunătățirea sistemului rutier, prioritizarea transportului public în intersecții și sancționarea parcarilor neregulate care obstrucționează gabaritul mijloacelor de transport public, **nicidecum prin scăderea capacității de transport public sau prin scăderea gradului de confort al pasagerilor**. Un autoturism parcat neregulamentar va bloca în mod identic atât autobuze sau troleibuze simple de 12m, precum și vehiculele articulate de 18m.

Asociația „Metrou Ușor” rămâne ferm pe poziție privind necesitatea achiziționării de troleibuze articulate de mare capacitate în Municipiul București.

Așteptăm cu interes răspunsul Dvs. cu privire la propunerile de eficientizare expuse. Vă rugăm să ne precizați nr. înregistrare al prezentei Solicitări.

Cu stimă,

Asociația „Metrou Ușor”
3 noiembrie 2020