



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: Primăria Municipiului Târgoviște, Consiliul Local al Municipiului Târgoviște,
Prefectura Județului Dâmbovița, Consiliul Județean Dâmbovița*

PUNCT DE VEDERE PRIVIND DEZAFECTAREA ȘI VALORIFICAREA CA FIER VECHI A REȚELEI DE TROLEIBUZ DIN TÂRGOVIȘTE

Având în vedere Proiectul de Hotărâre nr.264 din 26.11.2020 inițiat de Primăria Municipiului Târgoviște care prevede dezafectarea și vânzarea infrastructurii aferente rețelei de troleibuz, Asociația de profil "Metrou Ușor", împreună cu Dl. Ing. Tudor Măcicășan, expert în politici publice de mobilitate și transport cu experiență în elaborarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă din Cluj-Napoca și Timișoara și a unei serii de proiecte similare în România și în afara țării, vă expunem punctul nostru de vedere.

În timp ce orașele din vest se întrec în cursa spre un transport public 100% electric, **decizia de a dezafecta rețeaua aflată în conservare a troleibuzului târgoviștean, fără scopul precis de a o moderniza, contravine trendului european de electrificare a sistemelor de transport public.** Autobuzele diesel hibrid achiziționate recent pot fi complementare sistemului de troleibuz odată repus în funcțiune. Exemple de bune practici în acest sens se regăsesc în Municipiile Brașov și Cluj-Napoca, unde autoritățile derulează **în paralel** achiziții de troleibuze și de autobuze. Autobuzele hibrid și troleibuzele sunt complementare, mai ales în contextul în care zona metropolitană a orașului Târgoviște este poluată, cu toate că deține astăzi o vastă rețea de troleibuz ce poate fi readusă în parametri optimi de funcționare într-un orizont acceptabil de timp.

Printre avantajele reintroducerii troleibuzului în Municipiul Târgoviște menționăm oportunitatea datorată existenței rețelei aflată în prezent în conservare și care poate fi reparată și repusă în funcțiune într-un orizont scurt spre mediu de timp. În aliniament cu exemplele curente de bune practici, se pot achiziționa troleibuze cu autonomie dotate cu acumulatori care le permite circulația pe o porțiune semnificativă din traseu, independent de rețeaua de contact. Principalele avantaje ar fi scăderea poluării pe axa principală din oraș și creșterea arealului de prestare a serviciilor de transport public din zona metropolitană. Satisfacerea cererii și necesarului localităților apropiate Municipiului Târgoviște printr-un transport public modern cu autobuze diesel hibrid ar conduce și la scăderea numărului de navetiști care utilizează automobilul personal.

Context istoric: inaugurat pe 4 ianuarie 1995, **sistemul de troleibuz din Municipiul Târgoviște este unul dintre cele mai nou-inaugurate în România**, ca parte a unui proiect guvernamental la nivel național prin care mai multe municipii au fost înzestrate cu troleibuze în anii '90 (Târgu Jiu, Vaslui, Baia Mare, Ploiești, etc).

La doar 10 ani de la inaugurare, autoritățile au decis în mod inexplicabil suspendarea serviciului electric de transport cu troleibuze în august 2005, împotriva interesului public al cetățenilor. Întreaga investiție bugetată din fonduri guvernamentale, aflată abia în prima parte a duratei normale de exploatare, a fost complet sabotată. Deși, hotărârea a fost contestată de societatea civilă și presa vremii, **autobuzele poluante second-hand și microbuzele înghesuite au luat definitiv locul transportului ecologic prestat cu troleibuze articulate de mare capacitate.**

Deciziile negative s-au ținut lanț, iar în loc să păstreze infrastructura intactă în conservare, pe stâlpi, în scurt timp secțiuni din firul-contact au început să fie efectiv tăiate aleatoriu cu cleștele de către operatorul de transport, în detrimentul unei deconectări corecte din punct de vedere tehnologic care să asigure reutilizarea componentelor în viitor. Aceste operațiuni adhoc ale operatorului au condus la o detensionare a firului de

contact și la coborârea acestuia până la înălțimi periculoase de joase pentru siguranța traficului rutier, fapt ce a cauzat o serie de accidente atunci când autovehiculele cu gabarit înalt au agățat cablurile. Accidentele repetate și lipsa mentenanței curente au mișcat de pe poziție o parte din consolele metalice fixe care astăzi atârână, la propriu. Din informațiile primite la momentul respectiv, cablurile din cupru și elementele de rețea (console, macazuri, etc.) eliminate în anii trecuți au fost depozitate cu scopul unei eventuale repuneri în funcțiune a sistemului.

Cât de fezabilă din punct de vedere tehnic și economic ar fi reintroducerea troleibuzului din Municipiul Târgoviște utilizând rețeaua de fir-contact existentă? Rețeaua de troleibuz este compusă dintr-un ansamblu de elemente de infrastructură ce trebuie analizate individual:

- **stâlpii: există.** Sunt utilizați pentru susținerea iluminatului stradal, telecomunicațiilor, sistemului de semaforizare și indicatoarelor rutiere.



- **consolele metalice: există pe stâlpi.** Unele sunt deplasate din poziția corectă. Procesul mecanic de recalibrare nu este unul complicat din punct de vedere tehnologic. Poate fi realizat internizat cu echipele de intervenții ale Primăriei sau ale operatorului de transport sau se poate opta pentru achiziționarea de servicii specializate pentru repunerea pe poziție a consolele metalice. Sablarea consolelor și acoperirea cu un strat anticoroziv sunt recomandate, dar nu obligatorii.

- **firele de contact: există.** Cuprul, prin proprietățile sale, nu este predispus la deteriorarea din motive meteorologice. Faptul că firele nu au mai fost utilizate din anul 2005 a oprit efectiv procesul de subțiere prin frecare mecanică. Cablurile sunt apte pentru reutilizare.

- **substația de tracțiune: există.** Din informațiile disponibile aceasta este nealterată, în stare de conservare. Nu este cunoscută starea de funcționare.

- **vehiculele:** troleibuzele vechi erau depășite tehnic și moral, fiind casate. Se pot achiziționa troleibuze noi, moderne, accesibile, cu garanție extinsă, finanțate prin fonduri nerambursabile de mediu (guvernamentale) sau fonduri europene prin axele destinate infrastructurii de transport și mobilității durabile.

Considerăm că locul Municipiului Târgoviște poate fi într-un orizont scurt de timp în categoria municipiilor onorabile care au păstrat, modernizat și chiar extins recent rețeaua și flota de troleibuze, după cum urmează:

| | |
|---|--|
|  | <p>Baia Mare</p> <ul style="list-style-type: none">• 2014: a achiziționat 8 troleibuze noi, moderne, complet accesibile și cu aer condiționat, pe fonduri europene. Concomitent, au fost edificate două extinderi succesive ale rețelei de fir-contact, iar troleibuzele au înlocuit fostul traseu de autobuze diesel.• Prezent: intenționează să continue demersul și să extindă rețeaua metropolitană de fir-contact a troleibuzului până în orașul Baia Sprie, conform PMUD, tronsoane pentru care vor fi achiziționate troleibuze noi de ultimă generație.• Concluzie: un oraș care inițial a pornit cu o rețea restrânsă, inaugurată concomitent cu cea din Târgoviște, a investit în modernizarea flotei, în extinderi ale rețelei, iar astăzi are ambiția de a continua drumul sustenabil, european, prin extinderea troleibuzului în zona metropolitană, într-un alt UAT. |
|  | <p>Brașov</p> <ul style="list-style-type: none">• 2020: au fost introduse în circulație 26 de troleibuze moderne, articulate (de mare capacitate), dotate cu autonomie, achiziționate cu fonduri nerambursabile. Sunt la ora actuală cele mai performante troleibuze din România și reprezintă tehnologia de top în domeniul transportului cu troleibuzul la nivel mondial. Cele 26 de troleibuze au înlocuit deja trasee exploatare cu autobuze diesel. Autobuzele electrice introduse în circulație tot în 2020 coexistă cu troleibuzul și sunt complementare sistemului, înlocuind doar autobuze diesel.• Prezent: extinderea flotei sustenabile continuă, fiind în desfășurare achiziția a încă 25 de troleibuze moderne cu autonomie extinsă. |



București

- 2020: licitație pentru 100 de troleibuze noi cu autonomie extinsă de 20km prin care troleibuzul va ajunge pe rute care nu beneficiază în prezent de rețea fir-contact.
- Prezent: se intenționează achiziția de mai multe troleibuze moderne dotate cu autonomie și se lucrează la proiectele pentru extinderea rețelei de fir-contact conform PMUD.



Cluj-Napoca

- 2011: au fost transformate 15 autobuze diesel articulate în troleibuze la Astra-Arad. Acestea s-au alăturat flotei existente de 10 de troleibuze noi de la vremea respectivă.
- 2013: au fost achiziționate 10 de troleibuze noi de mare capacitate.
- 2016: au fost achiziționate 20 de troleibuze noi de mare capacitate.
- 2019: au fost achiziționate 50 de troleibuze noi de mare capacitate, prin fonduri europene nerambursabile.
- 2020: **sunt redeschise traficului de călători tronsoane de rețea de troleibuz păstrate în stare optimă de conservare.**
- Prezent: continuă planurile de reactivare a rețelei și de cumpărarea de noi troleibuze și autobuze electrice, astfel încât Cluj-Napoca să aibă o flotă 100% electrică în următorii ani.
- Concluzie: Pe lângă extinderea și modernizarea graduală a flotei de troleibuze, **conservarea corectă a tronsoanelor de rețea fir-contact neutilizate pe termen nedeterminat fac reactivarea acestora foarte ieftină, simplă, rapidă și fezabilă din punct de vedere economic și logistic. Tronsoanele conservate pe stâlpi sunt reactivate odată cu introducerea în circulație a noilor troleibuze.**



Galați

- 2017: au fost achiziționate 17 troleibuze noi, complet accesibile și dotate cu aer condiționat. Acestea s-au alăturat flotei existente de 10 troleibuze accesibile de la vremea respectivă. Concomitent, au fost demarate lucrări etapizate de reabilitare a rețelei de fir-contact.
- Prezent: se intenționează modernizarea și extinderea rețelei rețelei de fir-contact.





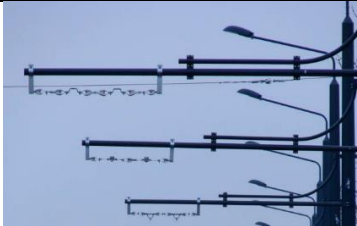
Mediaș

- 2020: a fost semnat contractul cu compania câștigătoare care va produce noile troleibuze. Acestea se vor alătura flotei existente de troleibuze de mare capacitate.
- Prezent: Sunt în curs procedurile pentru modernizarea și extinderea rețelei rețelei de fir-contact pe care să circule noile troleibuze.



Ploiești

- 2010: au fost achiziționate 24 de troleibuze second-hand articulate, de mare capacitate, accesibile tuturor categoriilor de călători, precum și dotate cu generator pentru autonomie.
- 2020: a fost semnat contractul cu compania câștigătoare care va produce 20 de troleibuze noi.
- Prezent: se intenționează modernizarea rețelei de fir-contact, precum și extinderea acesteia până la un nou nod intermodal între troleibuzele urbane și autobuzele extraurbane.

| | |
|---|--|
|  | <p>Timișoara</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2015: a fost extinsă rețeaua de fir-contact până în două UAT limitrofe din aria metropolitană. • Prezent: se dorește relansarea licitației pentru achiziția de noi troleibuze moderne pe fonduri nerambursabile. Acestea se vor alătura flotei existente de 48 de troleibuze cu autonomie, aer condiționat și rampă pentru persoanele cu dizabilități. |
|  | <p>Târgu Jiu</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2020: se derulează licitații pentru achiziția a 20 de troleibuze moderne (11 simple, 9 dotate cu autonomie extinsă) și pentru modernizarea integrală a rețelei de fir-contact. • Prezent: se intenționează achiziția altor troleibuze noi. • Concluzie: Comparabil din punct de vedere demografic și al rețelei de troleibuz cu Târgoviște, Târgu Jiu este probabil cel mai ambițios oraș din România. Liniile de troleibuz vor crește de la numai două, în prezent, la nu mai puțin de opt, înlocuind majoritatea traseelor de autobuz diesel actuale cu troleibuze cu autonomie. |
|  | <p>Vaslui</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2015: a fost finalizat procesul de modernizare al rețelei de troleibuz în integralitate. Sistemul beneficiază și de un nod intermodal nou între troleibuzele urbane și autobuzele extraurbane, precum și de o stație modernă de spălare a troleibuzelor. • 2020: licitație în curs pentru 10 troleibuze și 8 autobuze hibrid. • Prezent: se intenționează depunerea de noi proiecte pe fonduri nerambursabile pentru extinderea rețelei de fir-contact, precum și achiziția unei flote de troleibuze moderne. |

Conform recensământului național din anul 2011, datele demografice din orașele care au păstrat, extins și modernizat sistemul de troleibuz, comparativ cu Municipiul Târgoviște, se prezintă astfel (sortate în ordine crescătoare):

| | |
|--------------------------|-------------------------|
| Mediaș | 47.204 locuitori |
| Vaslui | 55.407 locuitori |
| <i>Târgoviște</i> | <i>79.610 locuitori</i> |
| Târgu Jiu | 82.504 locuitori |
| Baia Mare | 123.738 locuitori |
| Ploiești | 209.945 locuitori |
| Brașov | 227.961 locuitori |
| Galați | 249.432 locuitori |
| Timișoara | 319.279 locuitori |
| Cluj-Napoca | 324.576 locuitori |
| București | 1.883.425 locuitori |

Astfel, din perspectivă demografică, trebuie accentuat faptul că orașe cu o populație mult mai mică (Mediaș, Vaslui) sau similară (Târgu Jiu) cu cea a Municipiului Târgoviște au decis să investească inteligent în transportul electric de călători cu troleibuze, iar proiectele pentru accesarea fondurilor nerambusabile au fost aprobate de instituțiile europene de specialitate care au verificat aspectele de fezabilitate economică și legalitate. În consecință, considerăm că reactivarea sistemului este fezabilă și justificată economic.

În concluzie, considerăm că soluția optimă este repunerea în circulație a troleibuzului pe traseul principal, linia 5 („Cartierul Micro 11” - „Piața 2 Brazi”), utilizând troleibuze noi, dotate cu acumulatori care să le asigure o autonomie pentru extinderea traseului în anumite intervale către zone neacoperite în prezent de rețea și către care valorile de trafic nu justifică extinderea rețelei (ex. Campusul Universitar). De asemenea, utilizarea troleibuzelor dotate cu mijloace de stocare sau producere a energiei electrice la bord ar putea face posibilă și exploatarea liniei 1, având aceleași puncte terminus, dar care străbate și artere pe care nu există rețea aeriană de fir-contact. Nu în ultimul rând, apreciem că prin achiziționarea de troleibuze, investiția existentă în rețeaua de contact este pusă în valoare.

Până la analiza oportunității repunerii în funcțiune a sistemului de troleibuz, **cerem păstrarea în conservare a rețelei electrice de fir-contact, pe stâlpi și punerea acestuia în siguranță**, pentru a nu mai reprezenta un pericol pentru traficul rutier și pietoni.

Așteptăm cu interes punctul de vedere al instituției Dvs. Vă rugăm să ne precizați **numărul de înregistrare** al prezentei Solicitări. Vă rugăm să trimiteți răspunsul oficial pe adresa de e-mail: contact@metrouusor.com

Vă mulțumim pentru sollicitudine!

Cu stimă,

Asociația „Metrou Ușor” și Ing. Tudor Măcicășan
Luni, 21 decembrie 2020