



Asociația "METROU UȘOR"

CIF: 33589418, Nr. înreg. Reg. Național ONG: 17914/A/2014
Adresa: Bd. N. Grigorescu, nr. 43, bl. D1, ap. 69, Sec. 3, București, România
E-mail: contact@metrouusor.com / Web: metrouusor.com
Cont: RO64 RNCB 0078 1430 3505 0001, BCR Ștefan cel Mare

Nr. MU77 / 03.09.2024

Observații privind PMUD-BI 2.0 în perioada de consultare publică

Către: Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București-Ilfov (TPBI)

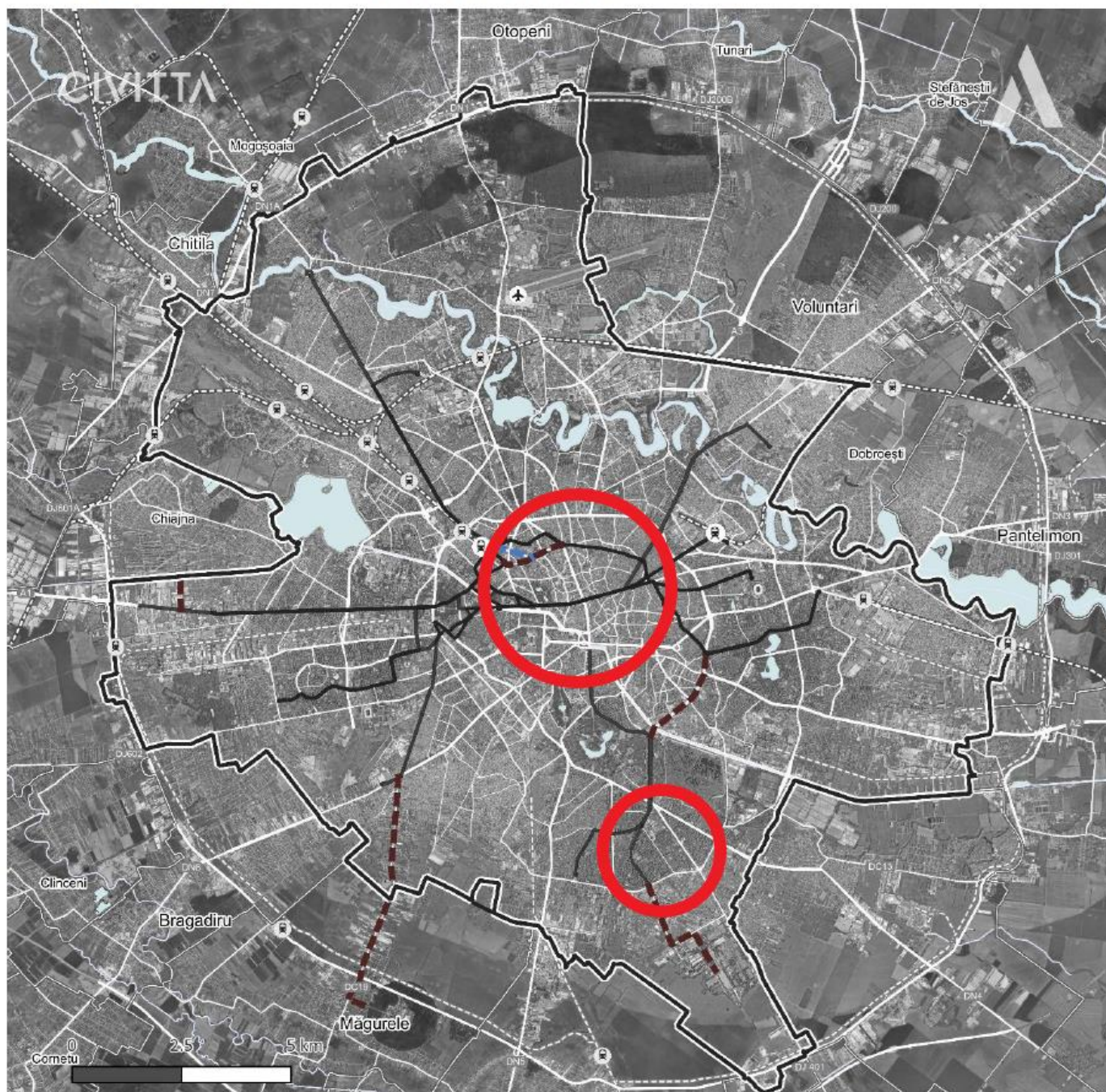
Asociația Metrou Ușor a analizat varianta finală a PMUD-BI (*documentul „R11 - Raport PMUD București-Ilfov final”*) supusă dezbaterii publice pe website-ul TPBI (tpbi.ro/pmud/). Vă prezentăm observațiile și sugestiile noastre în acest document.

Precizăm faptul ca Asociația a participat, la invitația Organizatorilor, la dezbateră susținută pe data de 10 aprilie 2024, la Facultatea de Transporturi din cadrul Universității Politehnice, luând parte la două subgrupuri de lucru: „Optimizarea transportului public”, respectiv „Managementul mobilității, electromobilitate și ITS”. O parte dintre propunerile Asociației se regăsesc în documentul „C03 - Raport consultare publica 3” de pe website-ul TPBI.

OBSERVAȚII

1. Harta grafică a extinderilor rețelei de troleibuz (pag.580) conține o serie de lipsuri.

FIGURA 295. REVITALIZAREA REȚELEI DE TROLEIBUZ



Sursa hartă: documentul „R11 - Raport PMUD București-Ilfov final”, pag.580.

- 1.1. **De pe hartă lipsește linia 74 de troleibuz**, a cărei infrastructură există pe Str. Emil Racoviță și Str. Turnu Măgurele. Sperăm că aceasta este doar o eroare de reprezentare a hărții și nu o propunere de desființare a infrastructurii liniei 74 de troleibuz.

- 1.2. **De pe hartă lipsește extinderea rețelei dintre Piața Unirii și Piața Romană**, cu toate că aceasta este clar stipulată în document, la pag.579, după cum urmează:

„Extinderea rețelei se va realiza pe următoarele trasee:

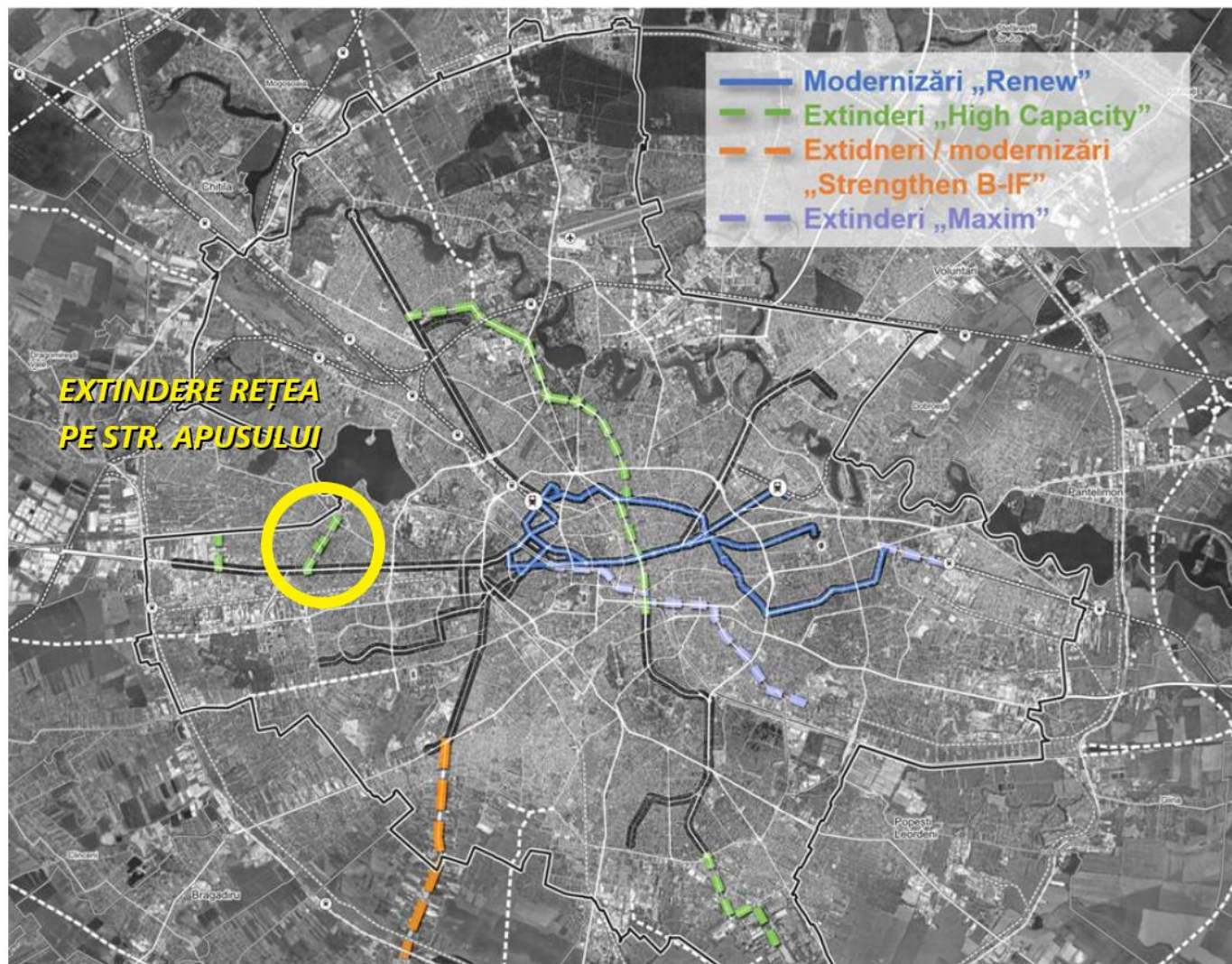
- *Piața Romană - bd. Dacia - str. Mircea Vulcănescu - str. Gării de Nord / Calea Griviței - bd. Dacia - Piața Romană (1,5km);*
- *Șoseaua Mihai Bravu între Pasaj Mihai Bravu și str. Baba Novac (5,1 km);*
- *B-dul Metalurgiei - Șoseaua Berceni – str. Dumitru - Brumărescu (3,7 km);*
- **Piața Unirii - Piața Romană, pe bdul D. Cantemir - bdul I. Brătianu - bdul Nicolae Bălcescu - bdul Magheru (5,5 km);**
- *Piața Gării de Nord (0,45 km).*

În același scenariu este prevăzut și un proiect de extindere a rețelei de troleibuz în zona periurbană, pe traseele bdul. Iuliu Maniu – drumul Osiei și Șoseaua Alexandriei până la Institutul de Fizică Atomică de la Măgurele.”

Considerăm că lipsa celor două rețele reprezintă erori semnificative ale hărții și solicităm remedierea acestora, astfel încât harta să corespundă atât realității din teren, precum și strategiei asumate în textul PMUD-BI 2.0. Harta nu este acceptabilă în forma actuală având în vedere faptul că ilustrează viziunea Municipiului București pentru rețeaua de troleibuz pentru următoarele decenii.

2. Din varianta finală a PMUD-BI 2.0 a fost eliminată extinderea rețelei de troleibuz pe Str. Apusului (linia 61) propusă în varianta intermediară a documentului din aprilie 2024.

FIGURA 105. REVITALIZAREA REȚELEI DE TROLEIBUZ



Sursa hartă: documentul „R10 - Raport PMUD București-Ilfov draft”, pag.308.

În documentul intermediar din luna aprilie 2024 (documentul „R10 - Raport PMUD București-Ilfov draft” de pe website-ul TPBI), pe harta de la pag.308, în scenariul “High Capacity” este propusă grafic, printre altele, și extinderea rețelei fizice de troleibuz pe Str. Apusului. Aceasta nu se mai regăsește în varianta finală a documentului (pag.579-580).

Nu suntem de acord cu eliminarea rețelei de troleibuz de pe Str. Apusului pe distanța de 500m dintre Bd. Iuliu Maniu și terminal Complex Comercial Apusului. Considerăm necesară realizarea acestui tronson pentru eficientizarea exploatarei comerciale, eficientizarea alocării parcului de vehicule și reducerea uzurii bateriilor troleibuzelor pe termen lung prin cicluri scurte de încărcare / descărcare. Precizăm că această extindere de 500m pentru electrificarea totală a liniei 61 reprezintă o extindere firească și necesară a rețelei de troleibuz ce poate fi realizată cu costuri reduse și **solicităm includerea acestui obiectiv în PMUD-BI 2.0 în cadrul pachetului “Do minimum, repair and manage”.**

3. Necorelarea planurilor de extindere rețelei de troleibuze cu volumul propus al achiziției de noi troleibuze până în 2034, respectiv 2040.

În document, la pag.581, este precizat faptul că:

*„Programul multianual de modernizare și accesibilizare a flotei de troleibuze, se va realiza în două etape, cu orizonturi de timp diferite. Achiziționarea primului lot de troleibuze este inclus în scenariul High Capacity Public Transport and Active Mobility, cu **orizont de implementare 2034**. În acest interval vor fi achiziționate în **total 100 de vehicule** cu independență de 20 km. Jumătate dintre acestea vor avea o lungime de 12 m, în timp ce restul de 50 vor avea lungimea de 18 m. Cea de-a doua etapă a programului este inclusă în scenariul Maxim care trebuie implementat **până în 2040**. Ca și în etapa anterioară, vor fi achiziționate **100 de vehicule** cu independență de 20 km, 50 cu lungimea de 12 m, iar restul de 50 cu lungimea de 18 m.”*

Concret, **se propune achiziționarea a doar 100 de troleibuze noi într-un orizont de 10 ani, până în 2034**, precum și *posibila (ca parte a scenariului maxim)* achiziție a altor 100 de unități până în 2040.

Considerăm că necesarul de troleibuze noi este eronat calculat și subestimat în raport cu situația curentă de pe teren. De asemenea, considerăm că necesarul de troleibuze calculat nu este corelat cu propunerile de extindere a rețelei din PMUD-BI 2.0.

Doar pe termen scurt vorbim despre un necesar real de minimum 100 de noi troleibuze pentru a opera liniile actuale de troleibuz. Amintim faptul că în prezent cel puțin operarea liniilor de troleibuz 61, 90 și 97 se realizează **în regim de avarie**, parcul acestor linii fiind compus în unele momente ale zilei majoritar din autobuze diesel.

Amintim de vechimea înaintată a troleibuzelor Ikarus fără aer condiționat și neaccesibile persoanelor cu dizabilități care vor trebui înlocuite în viitorul apropiat, precum și faptul că în 2034, cele 100 de troleibuze Irisbus intrate în exploatare în 2007 vor avea o vechime de 27 de ani.

Prin urmare, **cele 200 de troleibuze propuse în PMUD-BI 2.0 pentru a fi achiziționate până în 2040 abia vor înlocui flota actuală de troleibuze Ikarus și Irisbus, nu poate fi vorba ca acestea să fie suficiente și pentru operarea extinderilor infrastructurii de troleibuz.**

Propunerea actuală din PMUD-BI 2.0 de a achiziționa doar 200 de troleibuze noi până în 2040 este dezechilibrată în raport cu planul de a achiziționa 1400 de autobuze în același orizont de timp.

4. Nu este precizat ce fel de autobuze sunt propuse spre a fi achiziționate și există neclarități privind stațiile de încărcare lentă pentru autobuzele electrice.

În document, la pag.581, este precizat faptul că:

„...procesul de înlocuire a flotei de autobuze propus în cadrul PMUD București – Ilfov 2.0, va fi realizat în șase etape; vor fi achiziționate câte 250 de vehicule pe etapă în cadrul primelor patru etape, și câte 200 în ultimele două.”

Concret, se propune achiziționarea a 1400 de noi autobuze până în 2040, însă **nu se precizează dacă este vorba despre autobuze nepoluante sau autobuze diesel convenționale**. Considerăm că documentul trebuie să precizeze în clar motorizarea autobuzelor ce urmează a fi contractate.

În ceea ce privește extinderea și modernizarea unităților de exploatare (autobaze și depouri), la pag.583 se precizează instalarea stațiilor lente de încărcare pentru autobuzele electrice în 3 depouri de troleibuze:

„Modernizarea și suplimentarea depourilor transportului public (program):

- *Amenajare depouri Berceni, Bujoreni și Bucureștii Noi (modernizare) pentru gararea și încărcarea autobuzelor electrice.”*

Gararea și încărcarea autobuzelor electrice exclusiv în depourile de troleibuze vor conduce în mod direct proporțional la scăderea capacității de parcare a troleibuzelor. Pentru a contribui semnificativ la scăderea nivelului de poluare, este necesar ca autobuzele electrice să înlocuiască autobuze diesel, ci nu troleibuze. Concret, **stațiile lente de încărcare trebuie instalate cu precădere în autobaze**, astfel încât să vorbim real despre electrificarea cât mai multor unități de exploatare.

Venim în ajutorul elaboratorilor strategiei de transport și amintim faptul că **Autobaza Nordului a fost depou de troleibuze, în aceasta regăsindu-se substația electrică** a liniei 5 de tramvai, autobaza fiind localizată pe traseul mai multor linii de autobuz ce ar putea beneficia de electrificare. Mai mult, **autobazele Alexandria, Titan și Giurgiului sunt alipite depourilor de tramvai și pot face ușor obiectul unor proiecte pentru creșterea capacității electrice și dotarea cu stații lente de încărcare pentru autobuzele electrice**.

Faptul că până în 2040 nu este prevăzută electrificarea niciunei autobaze diesel este îngrijorător și ridică semne serioase de întrebare asupra viziunii și strategiei municipale de combatere a poluării. În acest sens, solicităm revizuirea alocării autobuzelor electrice pentru electrificarea parțială sau totală a autobazelor diesel, în locul aglomerării depourilor *deja electrice* de troleibuze.

5. Harta grafică a extinderilor rețelei de tramvai (pag.576) conține multiple erori.



Sursa hartă: documentul „R11 - Raport PMUD București-Ilfov final”, pag.576.

5.1. Pe hartă apare infrastructură de tramvai desființată în ultimele decenii, ca fiind propusă spre „modernizare” în pachetul „Do Minimum, repair and manage”, spre exemplu (evidențiate cu roșu pe hartă):

- Bd. Bucureștii Noi între Bd. Gloriei și Terminal Străulești (tramvaiul a circulat până la Bd. Laminorului), infrastructura a fost desființată în anul 2013 pentru extinderea magistralei M4 de metrou.
- Bd. Griviței între Clăbucet și Podul Grant, infrastructura a fost desființată în anul 1990 pentru construirea magistralei M4 de metrou.
- Bd. A.I. Cuza între Bd. Gh. Duca și Șos. Nicolae Titulescu, infrastructura a fost desființată pentru edificarea Pasajului Basarab și completarea inelului principal de tramvai.
- Piața Rosetti, infrastructura a fost desființată odată cu realizarea străpungerii Str. Armand Călinescu – Str. Doctor Paleologu – Calea Moșilor în anul 1987.

- 5.2. Pe hartă apare infrastructură de tramvai deja modernizată ca fiind propusă spre modernizare în pachetul „*Do Minimum, repair and manage*”, precum și infrastructură nemodernizată, marcată eronat drept modernizată. Mai mult, anumite linii de tramvai active lipsesc de pe hartă. Spre exemplu (evidențiate cu mov pe hartă):
- Bd. Timișoara între Bd. Paul Teodorescu și Str. Brașov lipsește de pe hartă.
 - Șos. Olteniței între Piața Sudului și Terminal Romprim lipsește de pe hartă.
 - Arterele Str. Vasile Lascăr, Bd. Octavian Goga, Str. Nerva Traian, Str. Ziduri Moși, Bd. Ferdinand, Bd. Camil Ressu, Bd. Theodor Pallady (între Bd. Camil Ressu și Bd. 1 Decembrie 1918) apar eronat ca fiind deja modernizate, cu toate că fac obiectul unor proiecte de modernizare deja inițiate de Primăria Municipiului București.
 - Arterele Șos. Pantelimon (între Șos. Iancului și Terminal Granitul) și Bd. 1 Decembrie 1918 (între Bd. Theodor Pallady și Terminal FAUR Poarta 4) apar eronat ca fiind planificate pentru modernizare, cu toate că infrastructura este deja modernizată și nu sunt propuse spre modernizare pe termen scurt-mediu.
 - Str. Barbu Văcărescu și Str. Alexandru Șerbănescu trebuie marcate corespunzător pe hartă, întrucât lucrările de modernizare se vor apropia de final sau vor fi finalizate deja la momentul intrării în vigoare a PMUD-BI 2.0.
- 5.3. Pe hartă apar multiple secțiuni de infrastructură de tramvai inexistentă ca fiind propusă spre „modernizare” în pachetul „*Do Minimum, repair and manage*” (evidențiate cu galben pe hartă). Având în vedere faptul că infrastructura respectivă nu există, nu poate fi vorba despre modernizarea acesteia. În această etapă, nu opinăm asupra oportunității extinderii rețelei de tramvai pe aceste artere, însă dacă respectivele sectoare noi de linie sunt propuse într-adevăr spre edificare, acestea trebuie explicitate în textul documentului PMUD-BI 2.0. Ele sunt:
- Str. Aviator Popișteanu, pe traseul liniei 97.
 - Calea Griviței între Str. Buzești și Calea Victoriei.
 - Bd. Lacul Tei între Str. Maica Domnului și Str. Barbu Văcărescu.
 - Str. Mihai Eminescu între Foișorul de Foc și Calea Moșilor.
 - Str. Baicului, traversând calea ferată Obor spre Str. Doamna Ghica.

Considerăm că multitudinea de probleme enumerate mai sus reprezintă erori semnificative ale hărții rețelei de tramvai și solicităm remedierea acestora, astfel încât harta să corespundă realității din teren, precum și strategiei asumate în textul PMUD-BI 2.0. Harta nu este acceptabilă în forma actuală având în vedere faptul că ilustrează viziunea Municipiului București pentru rețeaua de tramvai pentru următoarele decenii.

6. Observații privind stațiile transportului public de suprafață.

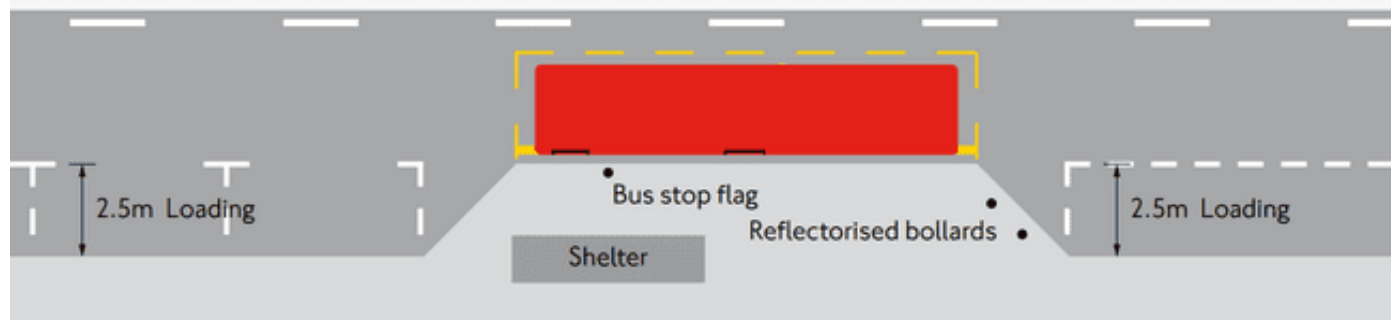
În document, la pag.582, strategia explică „beneficiile” stațiilor dotate cu alveole:

Rezolvarea opririi mijloacelor de transport public în stații amenajate în alveolă este recomandată deoarece în această manieră vehiculul de transport public staționat nu mai obstrucționează circulația celorlalte vehicule pe prima bandă a carosabilului. ...

De principiu, **susținem că alveolele îngreunează oprirea la bordură a autobuzelor și troleibuzelor, reducând, în același timp, din lățimea a trotuarelor, fiind de cele mai multe ori utilizate abuziv drept parcări neregulate.** Alveolele pun transportul individual cu autoturismul pe planul principal, în detrimentul transportului public, motiv ce le face anacronice în raport cu strategiile contemporane de mobilitate urbană durabilă și sustenabilă. Considerăm că cel puțin în zonele urbane acestea trebuie desființate pe cât de mult posibil, iar stațiile să se realizeze la nivelul primei benzi carosabile circulabile.

Mai mult, în stațiile fără alveolă poziționate pe străzile pe care se parchează pe prima bandă propunem, în funcție de trama stradală, **extinderea trotuarului până la nivelul primei benzi carosabile.** Asta va face mult mai ușoară și rapidă oprirea la bordură, dar va face și imposibilă parcare neregulată.

Un exemplu grafic al soluției este prezentat în Ghidul Transport-for-London pentru realizarea stațiilor:



Extras din Ghidul Transport-for-London pentru realizarea stațiilor de autobuz.

(Sursa documentului: <https://content.tfl.gov.uk/bus-stop-design-guidance.pdf>)

Apreciam, însă, faptul că documentul identifică în mod corect o parte din problemele stațiilor de transport public și propune o serie de criterii privind amenajarea acestora, după cum urmează:

*Obiectivul acestui program este de a oferi **acces nediscriminatoriu la serviciile de transport public, persoanelor cu mobilitate limitată.** Astfel, acolo unde există alveole speciale pentru oprirea autobuzelor și troleibuzelor, acestea trebuie să fie **dimensionate corespunzător pentru a permite conducătorului auto să parcheze lângă bordură.** ... Lățimea trotuarului în zona stației trebuie să permită **deplasarea nestingerită a fluxurilor de pietoni.***

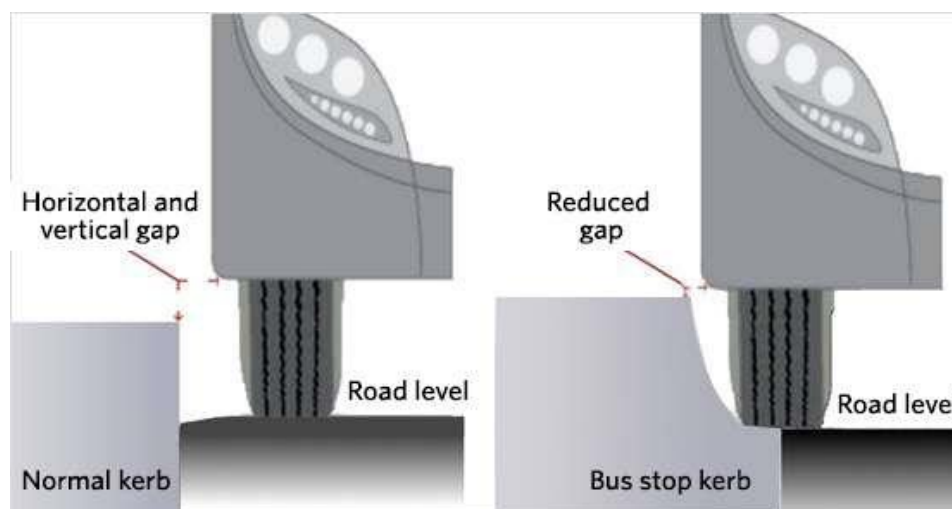
În cazul stațiilor situate în dreptul benzilor dedicate pentru transportul public, opririle trebuie efectuate pe banda de circulație, iar autobuzul trebuie să poată fi ghidat printr-o bordură specială, astfel încât **oprirea să se realizeze cât mai aproape de trotuar.**

De asemenea, **dimensionarea stațiilor trebuie să fie corect adaptată la volumul de călători.** Această măsură este importantă mai ales în cazul stațiilor de tramvai, unde peroanele și refugiile sunt adesea înguste (cca. 1.50 m), ceea ce îngreunează coborârea și îmbarcarea dificile. Pentru traseele de tip LRT (Light Rail Transit) se recomandă o lățime minim de 3 metri a peroanelor.

De asemenea, toate căile de acces și spațiul public adiacent **trebuie accesibilizat pentru persoane cu mobilitate redusă conform prevederilor legislației în vigoare (Normativului NP 051/2012, etc.).**

În acest sens, propunem și următoarele criterii suplimentare pentru modernizarea și extinderea rețelei de stații de autobuz și troleibuz, după cum urmează:

- **evitarea amplasării** mobilierului stradal, copertinelor, centrelor pentru achiziționarea titlurilor de călătorie, automatelor de bilete, stâlpișorilor/bolarzilor anti-parcare și alveolelor pentru copaci în imediată apropiere a bordurii din stații, întrucât acestea **obstrucționează** atât utilizarea rampelor, cât și fluența și siguranța circulației călătorilor.
- în cazul alveolelor pentru copaci aflate în stații, propunem **acoperirea cu gratare accesibile.**
- urmărirea **toaletării corecte** a vegetației în zona stațiilor.
- aplicarea **pavajului tactil** pentru persoanele cu dizabilități de vedere.
- **coverul de rulare din stații trebuie întreținut** astfel încât să permită apropierea autobuzelor și troleibuzelor, în siguranță, de bordură. Neîntreținerea acestuia conduce la apariția gropilor și a fenomenului de vălurare, rezultând astfel imposibilitatea apropierii de bordură trotuarului din stație. Recomandăm materiale rezistente la diferențele de temperatură - spre exemplu betonarea stațiilor, în detrimentul asfaltului.
- utilizarea **bordurilor adecvate (exemplu: kassel kerb)** în stații care să faciliteze apropierea corespunzătoare a vehiculelor de bordură, după cum este ilustrat:



Reprezentare grafică preluată de la Agenția de Transport din Noua Zeelandă

(<https://www.nzta.govt.nz/walking-cycling-and-public-transport/public-transport/public-transport-design-guidance/bus-stop/bus-stop-design/bus-stop-components/accessibility>).



Fotografie preluată de la Aggregate

(<https://aggregate.com/products-and-services/commercial-landscaping/kerbs/access-kerb>).



Fotografie realizată de Honza Groh în Praga (https://en.wikipedia.org/wiki/Kassel_kerb).

Un exemplu negativ de stație sufocată de obstacole în București. Stâlpișorii stânjenesc circulația călătorilor, îngreunează utilizarea rampei pentru persoanele cu handicap, iar panourile copertinelor reprezintă obstacole pentru circulația fotoliilor rulante.



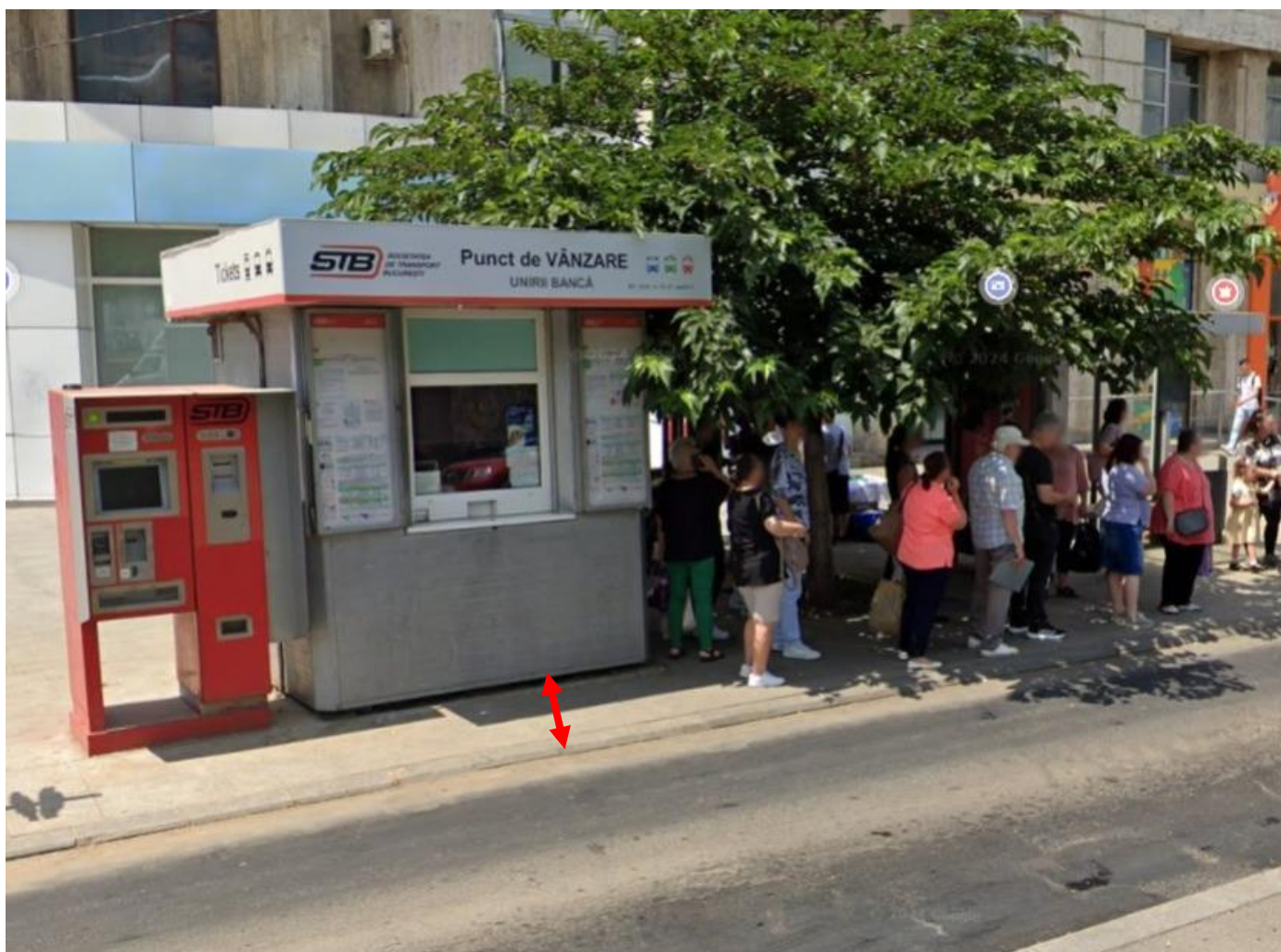
Captură de ecran din Google Maps.

Un exemplu pozitiv, în ceea ce privește modul de amplasare al stâlpișor poate fi considerat cel de la stația Piața Sf. Gheorghe (autobuz 381, sensul de circulație spre sud). Stâlpișorii sunt instalați la distanță față de bordură. Din păcate, însă, amplasarea coșurilor de gunoi la limita bordurii, scuarurile copacilor fără grătare accesibile și copacii neîngrijiți ce se apleacă spre carosabil sunt exemple negative.



Captură de ecran din Google Maps.

Exemplu negativ de amplasare a unor centre pentru achiziția titlurilor de călătorie, eronat amplasate spre stradă, la nici 1m distanță de bordură, făcând imposibilă circulația unui cărucior rulant și limitând accesul persoanelor cu dizabilități locomotorii la serviciile ghișeului. Ghișeul trebuie orientat spre trotuar, nu spre stradă.



Captură de ecran din Google Maps.

În ceea ce privește **stațiile de tramvai fără peroane**:

Propunem, ca principiu, studierea fiecărei stații fără peroane, iar dacă se identifica soluții individualizate care arată fezabilitatea **introducerii peroarelor** prin ușoare reconfigurări ale tramei stradale, aplicarea acestora oriunde este posibil.

Pentru stațiile unde trama stradală nu permite construirea peroarelor, propunem **implementarea "soluției Viena"**. Măsura reprezintă ușoara ridicare a carosabilului, astfel încât acesta să devină peron, la același nivel cu trotuarul. **Metoda este răspândită la nivel european.**



Viena, Austria

Fotografie preluată de la Operatorul din Viena, Wiener Linien (<https://www.bildstrecke.at/Bilder/Alle?Search=Am%20tabor>).



Łódź, Polonia

Fotografie preluată de pe Wikipedia (https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Raised_tram_stops).



Praga, Cehia

Fotografie din portofoliul Asociației.



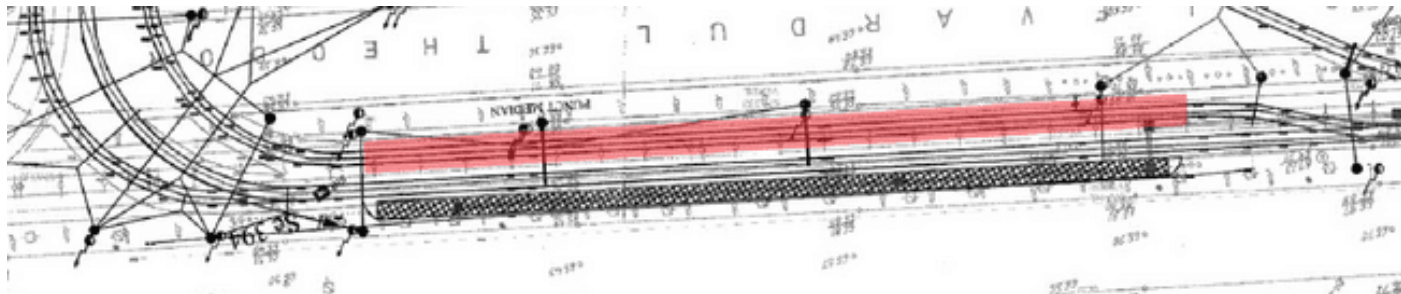
Dresda, Germania

Fotografie din portofoliul Asociației.

Pentru **liniile de debarcare/îmbarcare din terminalurile de tramvai, susținem necesitatea că toate liniile să beneficieze de peroane.**

Din păcate, temele de proiectare realizate internizat de Biroul de Proiectare STB prevăd ca stațiile de îmbarcare de la Complex Titan și de debarcare de la Platforma Pipera să NU beneficieze de peroane la linia 2. Aceste proiecte tehnice trebuie revizuite.

Extras din proiectul STB pentru terminalul Complex Titan, cu linia 2 de îmbarcare fără peron:

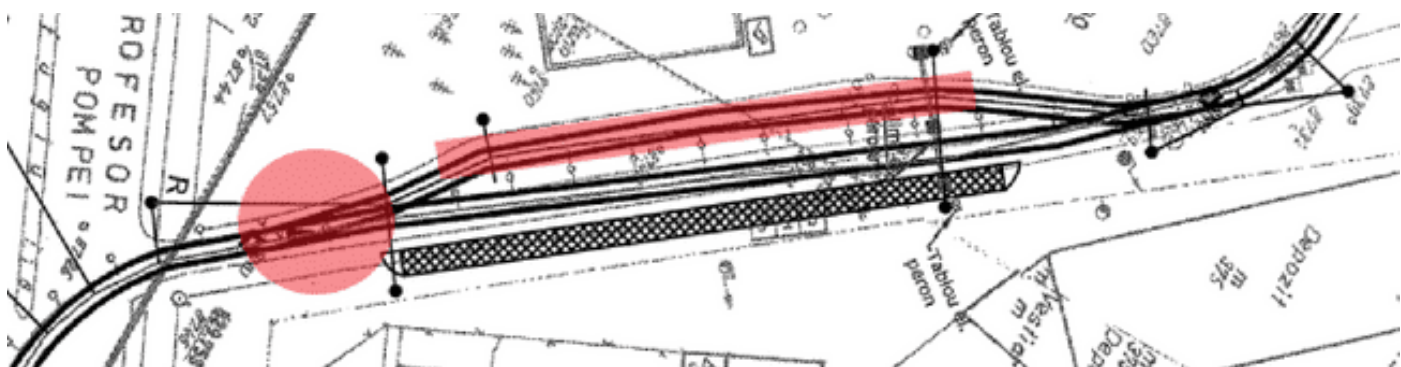


Extras din documentația de licitație realizată de STB S.A. Evidențiere realizată de Asociație.



Fotografie din portofoliul Asociației.

Extras din proiectul STB pentru terminalul Platforma Pipera, cu linia 2 de debarcare fără peron:



Extras din documentația de licitație realizată de STB S.A. Evidențiere realizată de Asociație.

Un proiect deficitar similar, recent implementat de STB S.A., regăsim la noul terminal Aeroport Băneasa, acolo unde stația unică de îmbarcare și debarcare are un singur peron, cu toate că trama stradală permitea realizarea unui peron și pentru linia 2. După inaugurarea investiției în anul 2023, tramvaiele opreau inclusiv pe linia a 2-a unde debarcau și îmbarcau călătorii, aceștia fiind nevoiți să coboare pe linia 1 și să urce treptele tramvaiului. **Situația este inacceptabilă pentru o infrastructură de tramvai nouă, realizată în anul 2023, iar astfel de erori flagrante de proiectare nu mai trebuie acceptate.**

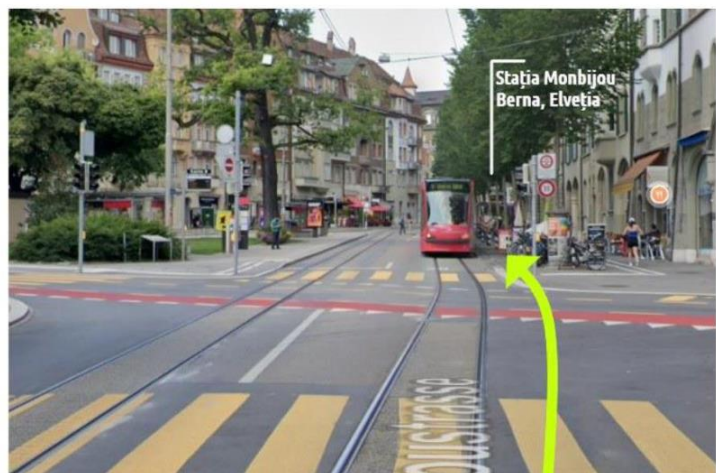


Fotografie realizată de utilizatorul Dragoș31 pe Forumul Metrou Ușor.

Pentru tramele stradale înguste unde banda pe care circulă tramvaiul este la bordură trotuarului, propunem **implementarea "soluției Berna"**. Măsura reprezintă apropierea șinelor de trotuar, în zona stațiilor, astfel încât **trotuarul să preia caracteristicile unui peron accesibil.**



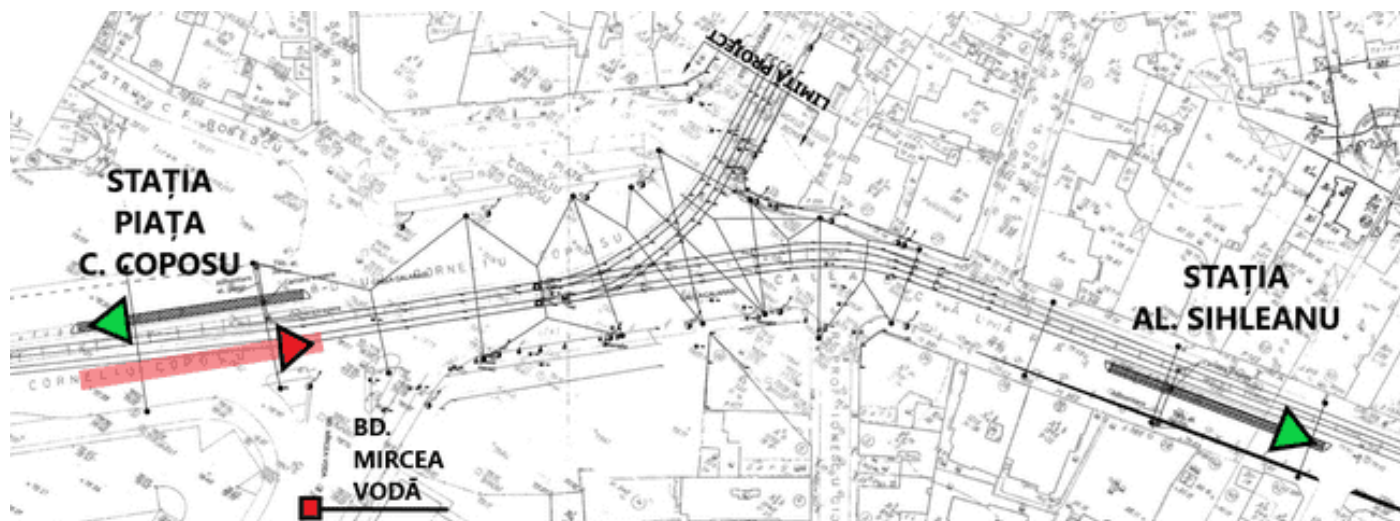
*Stație pe o stradă modernizată în București.
Fotografie din portofoliul Asociației.*



*Stație în Berna, Elveția. Linia se apropie de trotuar.
Captură de ecran din Google Maps.*

În ceea ce privește localizarea stațiilor de tramvai, propunem ușoara **relocare a stațiilor mai aproape de obiectivele de interes** (inclusiv pentru a reduce distanță corespondenței cu alte mijloace de transport). Cazurile sunt foarte punctuale și trebuie tratate individual. Asociația Metrou Ușor a făcut deja o serie propuneri în acest sens, trimise către PMB, ADI-TPBI și STB în 5 pachete de propuneri între iunie-noiembrie 2022.

Este necesară **relocarea unor stații astfel încât acestea să existe pe ambele sensuri de circulație**. Nu sunt acceptabile cazurile stațiilor pereche aflate la câteva sute de metri distanță unele față de celelalte (ex: peroanele Piața C. Coposu - Alexandru Sihleanu aflate la 220m distanță între treceri).



Extras din documentația de licitație realizată de STB S.A. Evidențiere realizată de Asociație.

7. Multiple erori și neconcordanțe cu realitatea din teren ce dovedesc faptul că s-au reciclat capitole și tabele întregi din documentații precedente ce nu sunt de actualitate.

În încheierea analizei Asociației Metrou Ușor asupra documentului PMUD-BI 2.0 supus dezbaterii publice în luna august 2024, aducem în atenție o serie de elemente, informații, date și tabele eronate sau neactualizate care pur și simplu au fost copiate din documentații vechi ce fie sunt neadevărate, fie nu mai au nicio legătură cu realitatea din teren, după cum urmează:

7.1. Orizontul de implementare și statusul unor investiții în rețeaua de metrou sunt eronate:

STRATEGIA DE DEZVOLTARE A INFRASTRUCTURII DE TRANSPORT CU METROUL³⁹ face o evaluare a cererii de transport și propune extinderea rețelei existente și modernizarea instalațiilor utilizate. Astfel, proiectele vizate de strategie pentru orizontul 2040 sunt prezentat în tabelul de mai jos.

TABEL 5. STADIU IMPLEMENTARE PROIECTE DIN STRATEGIA DE DEZVOLTARE A INFRASTRUCTURII DE TRANSPORT CU METROUL

NUME PROIECT	ORIZONT IMPLEMENTARE	STATUS	ABORDARE ÎN PMUD
Magistrala 5. Secțiunea Râul Doamnei – Pantelimon	2030	Implementat pe secțiunea Râul Doamnei – Eroilor	Proiect esențial pentru PMUD
Extindere Magistrala 4. Secțiunea Parc Bazilescu – Străulești	2018	Implementat	
Îmbunătățirea condițiilor de transport pe Magistrala 2 (<u>înlocuire sistem cale de rulare, achiziție material rulant, modernizare stații</u>)	2017	Implementat	Proiect esențial pentru PMUD
Extindere Magistrala 4. Gara de Nord – Gara Progresul	2027	Studiu de Fezabilitate	Se va analiza la nivel strategic traseul și impactul acestuia asupra sistemului de transport
Magistrala 6. Gara de Nord – 1 Mai – Otopeni	2023	În curs de implementare	Se va analiza
Magistrala 7. Bragadiru – Alexandriei – Colentina – Voluntari	2037	Neimplementat	Proiect important pentru PMUD
Magistrala 8. Semi inel Sud, Crângași – Dristor	2037	Neimplementat	Se va analiza la nivel strategic traseul și impactul acestuia asupra sistemului de transport
Extensia M2: Pipera – Petricani	2037	Neimplementat	Se vor analiza la nivel strategic traseele și impactul acestora asupra sistemului de transport
Extensia M2: Berceni – LC Sud			
Extensia M1: Păcii – LC Vest			
Extensia M4: Străulești Mogoșoaia			

Sursa tabel: documentul „R11 - Raport PMUD București-Ilfov final”, pag.72.

- Infrastructura magistralei M2 de metrou nu a fost modernizată, proiectul este eronat marcat ca fiind „implementat”.
- Orizontul de implementare (inaugurare a investiției) pentru extinderea spre Gara Progresu a magistralei M4 este eronat estimat ca fiind 2027, acest termen fiind imposibil de respectat din toate punctele de vedere.
- Orizontul de implementare (inaugurare a investiției) pentru magistrala M6 este eronat trecut drept 2023.
- Extensia magistralei M2 între stația Berceni și centura Bucureștiului este marcată drept neimplementată, fără a considera faptul că stația Tudor Arghezi a fost inaugurată între timp.

Solicităm revizuirea coloanelor „ORIZONT IMPLEMENTARE” și „STATUS” din acest tabel, astfel încât să fie corelate cu realitatea din teren. Tabelul 5 prezintă informații și date incorecte.

7.2. Informații incorecte privind operarea liniilor de noapte.

*Recent, municipiul București a reintrodus și a reorganizat programul pentru transportul public de noapte. Practic **după ora 12:00 la fiecare oră fixă de la stația de capăt Unirii pornesc linii de transport public către toate cartierele Bucureștiului (22 de linii).***

Sursa citat: documentul „R11 - Raport PMUD București-Ilfov final”, pag. 170.

Autobuzele de noapte nu circulă la fiecare „oră fixă”, ci din jumătate în jumătate de oră.

7.3. Propunere de introducere a tramvaiului între Piața Presei și Aeroport Otopeni.

*lipsește, o conexiune directă de tramvai care să circule în sit dedicat între Piața Presei Libere și Aeroportul Internațional "Henri Coandă" ar putea fi **o alternativă eficientă la cea de prelungire a rețelei de metrou pe aceeași direcție (M6).***

Sursa citat: documentul „R11 - Raport PMUD București-Ilfov final”, pag. 179.

PMUD-BI 2.0 nu poate propune o alternativă la construirea M6, din moment ce aceasta este în construcție.

7.4. Informații incorecte privind materialul rulant Metrorex.

*Parcul de vehicule al SC METROREX SA este alcătuit din trei tipuri de trenuri, **totalizând aproximativ 44 de garnituri de metrou, aflate în stare bună de funcționare:***

- IVA Astra (cca. 15 trenuri): utilizate pe M4;
- Bombardier Movia 346: utilizate pe M1, M3 și ocazional pe M2;
- CAF (Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles)...

Sursa citat: documentul „R11 - Raport PMUD București-Ilfov final”, pag. 178.

Parcul Metrorex nu totalizează doar *44 de garnituri*, ci peste 80, fără a contoriza încă ramele Alstom aflate în curs de livrare și punere în funcțiune, după cum urmează:

- 15 garnituri IVA Astra (unele sunt scoase din uz pe durată nedeterminată)
- 44 garnituri Bombardier (unele sunt în curs de efectuare a reviziilor)
- 23 garnituri CAF (unele sunt în curs de efectuare a reviziilor).

Rezultă, astfel, un total de peste 80 de garnituri, din care aproximativ 70 în stare de funcționare.

Solicităm actualizarea PMUD-BI 2.0 cu date oficiale actualizate privind parcul circulant al Metrorex, pentru veridicitatea documentului.

7.5. Informații neactualizate privind Depoul Victoria.

...depourile de tramvaie Titan și Colentina necesită lucrări de consolidare, extindere (de ex.: Titan - pentru preluarea activității Depoului Victoria, unde este planificată o dezvoltare imobiliară în PPP) și re tehnologizare.

Sursa citat: documentul „R11 - Raport PMUD București-Ilfov final”, pag.180.

Informația despre dezvoltarea imobiliară în PPP a Depoului Victoria este de la nivelul anilor 2018-2019 și nu mai este de actualitate. Din fericire, Primăria Generală dorește păstrarea depoului în patrimoniul municipalității și edificarea Muzeului Transportului Public în depoul istoric Victoria-Bonaparte, conform PMUD-BI 2016-2030.

Mai mult, inclusiv PMUD-BI 2.0 stipluează noua strategie pentru Depoul Victoria, după cum urmează:

Complex multifuncțional depou Victoria – lucrări de modernizare depou, de amenajare a Muzeului Transportului Public și a unui spațiu multifuncțional de pregătire profesională și cercetare. De asemenea, se va menține funcționalitatea unei porțiuni din infrastructura de garare a tramvaielor.

Sursa citat: documentul „R11 - Raport PMUD București-Ilfov final”, pag.583 și pag.587.

Solicităm, așadar, eliminarea referinței la dezvoltarea imobiliară pe terenul Depoului Victoria.

Prezentul document a fost trimis în perioada etapei de consultare publică pentru PMUD-BI 2.0 ce are ca termen limită data de 4 septembrie 2024.

Vă mulțumim pentru timpul acordat!

**Asociația „Metrou Ușor”
3 septembrie 2024**