

Observații privind varianta finală a PMUD-BI 2.0 în perioada de consultare publică

Către: Primăria Municipiului București și

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

Asociația „Metrou Ușor” a analizat varianta finală a PMUD-BI 2.0 supusă dezbaterii publice pe website-ul PMB (link: https://www3.pmb.ro/institutii/cqmb/dezb_publica/proiecte/1709 , document: https://doc.pmb.ro/consiliu/dezbatere/1709/v1_ph_1709_aprobare_pmud_2.0.pdf).

Vă prezentăm observațiile și sugestiile noastre în acest document.

Precizăm faptul că Asociația a luat parte, la fiecare etapă publică de elaborare a PMUD-BI 2.0:

1. La dezbaterile publice susținute în format fizic pe data de 10 aprilie 2024, la Facultatea de Transporturi din cadrul Universității Politehnice, participând activ în grupurile de lucru.
2. La dezbaterile publice asupra primei variante prezentate publicului a documentului, prin care am trimis oficial o serie de observații și recomandări pe data de 3 septembrie 2024, majoritatea fiind adoptate în actuala variantă supusă dezbaterii la finalul lui noiembrie 2025.
3. La dezbaterile publice susținute în format fizic pe data de 11 septembrie 2024.

Apreciem îmbunătățirea documentului actual, prin preluarea și implementarea propunerilor și corectărilor emise de Asociație în cadrul dezbaterii publice anterioare.

Apreciem în mod special completările elaboratorului documentului ce exprimă în clar scopul investițiilor în sistemul de troleibuz al Capitalei, respectiv faptul că „Revitalizarea rețelei de troleibuz (...) urmărește înlocuirea a cât mai multor linii de autobuz cu troleibuze” (pag.604). Acest concept reprezintă o schimbare pozitivă importantă de abordare a mobilității ecologice și sustenabile. Troleibuzul este văzut drept o componentă de bază a rețelei de transport de suprafață ce nu concurează cu traseele de autobuz. Începând cu anul 2024, au avut loc eficientizări ale traseelor de transport public de suprafață, cu accent pe maximizarea gradului de utilizare a infrastructurii actuale de troleibuz, prin înlocuirea autobuzelor ce dublau troleibuzul pe porțiuni însemnate (336 -> 61, 201 -> 90, 133 -> 97, 313 -> 73), precum și prin reorganizarea unor rute existente de autobuz (105 -> 93).

Nu în ultimul rând, apreciem enunțarea bunelor practici europene ce privesc asigurarea accesibilității, siguranței și confortului în stațiile de transport de suprafață (pag.599-600, pag.608-609).

În cele ce urmează, dorim să vă supunem atenției următoarele **observații și propuneri**:

1. Cu toate că extinderea rețelei de troleibuz pe traseul „Piața Romană - bd. Dacia - str. Mircea Vulcănescu - str. Gării de Nord / Calea Griviței - bd. Dacia - Piața Romană (1,5km)” este corect prevăzută în text la pag.604, reprezentarea grafică a acesteia pe harta extinderilor rețelei de troleibuz (pag.605) este omisă. **Solicităm actualizarea hărții de la pag.605 prin marcarea corespunzătoare a acestei extinderi.**



Fig. 1: Extras din PMUD-BI 2.0, pag.605.

2. Conform hărții de la pag.605, înțelegem că singurul proiect de extindere a rețelei de troleibuz prevăzut în pachetul „RENEW / REPAIR & MANAGE” este cel de pe Str. Apusului, în timp ce toate celelalte extinderi prevăzute se regăsesc în pachetul „HIGH CAPACITY PUBLIC TRANSPORT AND ACTIVE MOBILITY”. Considerăm că, suplimentar rețelei „Str. Apusului (0,50 km)”, **pachetul „RENEW / REPAIR & MANAGE” trebuie să cuprindă și următoarele segmente strategice lipsă din rețea, după cum urmează:**
 - a. „Piața Gării de Nord (0,45 km)”: acest tronson ar reface legătura dintre rețelele de pe Calea Griviței și Str. Gării de Nord (Coloane), **permițând noi posibilități de exploatare comercială cu troleibuzul**. De asemenea, ar **eficientiza exploatarea curentă** a liniilor 93 și 97, **scăzând uzura acumulatorilor troleibuzelor**, prin eliminarea deconectării de la rețea pentru distanțe scurte.



Fig. 2: Vizualizare tronson lipsă de rețea în Piața Gării de Nord.

- b. „Piața Romană - bd. Dacia - str. Mircea Vulcănescu - str. Gării de Nord / Calea Griviței - bd. Dacia - Piața Romană (1,5 km)”: acest tronson ar **pune în valoare rețeaua existentă** dintre Str. Buzzești și Calea Victoriei, dar întreruptă între Calea Victoriei și Piața Romană (450m), pe Bd. Dacia. Mai mult, ar **scădea uzura acumulatorilor troleibuzelor**, prin eliminarea deconectării de la rețea pentru distanțe scurte.

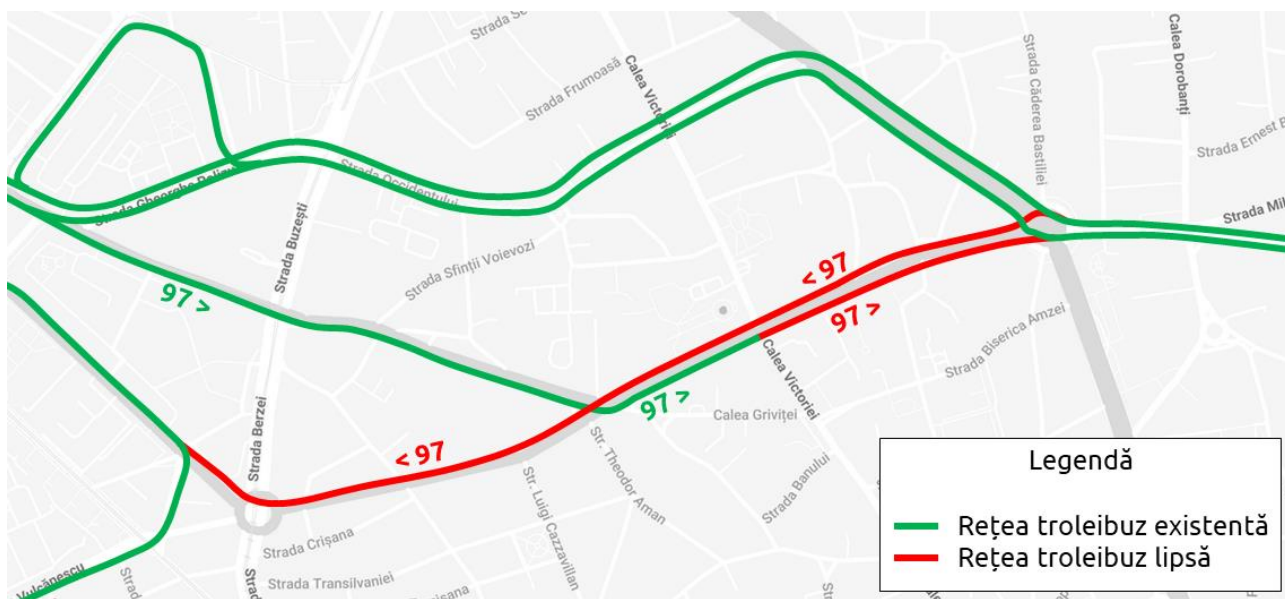


Fig. 3: Vizualizare tronson lipsă de rețea în zona Bd. Dacia – Piața Romană.

- c. Considerăm că orizontul de timp 2034 prevăzut în pachetul „HIGH CAPACITY PUBLIC TRANSPORT AND ACTIVE MOBILITY” pentru extinderea rețelei de troleibuz este mult prea îndepărtat pentru realizarea tronsoanelor scurte prezentate mai sus la punctele a) și b), de importanță strategică pentru exploatarea eficientă a rețelei de troleibuz și a noilor troleibuze ce se doresc a fi achiziționate. Aceste tronsoane „Quick Wins” trebuie tratate prioritar, într-un orizont de timp concordant cu beneficiile lor.

3. Cu toate că extinderea rețelei de tramvai pe traseul dintre Bd. Dimitrie Pompeiu (terminal Platforma Pipera) și Bd. Barbu Văcărescu este corect prevăzută în text la pag.602, nu este clar dacă aceasta este reprezentă grafic și pe harta extinderilor rețelei de tramvai de la pag.601, sau dacă a fost omisă. **Solicităm actualizarea hărții de la pag.601 prin marcarea corespunzătoare a acestei extinderi.**



Fig. 4: Extras din PMUD-BI 2.0, pag.601.

Așteptăm cu interes răspunsurile Dvs. punctuale.
Vă mulțumim pentru timpul acordat.

Cu stimă,
Asociația „Metrou Ușor”
2 decembrie 2025