

USR BUCUREȘTI
PROPUNE

BENZI UNICE,
ȘINE DE TRAMVAI
ȘI FIRE CONECTATE

Infrastructura care nu
mai poate aștepta

6
SOLUȚII
PENTRU TRANSPORTUL
PUBLIC BUCUREȘTEAN

DRAGOȘ RADU BOGDAN SABO

DAN DOBRESCU NICOREL NICORESCU

CONȘILIERI GENERALI

USR.

Benzi unice, șine de tramvai și fire conectate

Infrastructura care nu mai poate aștepta

Calitatea experienței în transportul public nu depinde doar de vârsta autobuzelor sau de frecvența curselor. Depinde, în egală măsură, de infrastructura pe care acestea circulă — șine, macaze, rețea de contact pentru troleibuze, benzi dedicate — și de modul în care rutele sunt gândite în raport cu realitatea urbană actuală. Bucureștiul are nevoie de un angajament ferm și continuu pe toate aceste dimensiuni simultan.

Benzi unice pentru transportul public

Extinderea benzilor dedicate transportului public reprezintă una dintre cele mai eficiente și mai rapid implementabile măsuri pentru creșterea vitezei comerciale și a punctualității. O linie de autobuz sau de troleibuz care circulă în trafic amestecat este, structural, incapabilă să fie punctuală. Ne dorim ca extinderea benzilor unice să devină o prioritate constantă a administrației, cu un plan multianual asumat public și cu ținte clare pe coridoare.

Mare parte din traseele existente de transport public au o viteză comercială de sub 15 km/h. Cauzele sunt multiple și se suprapun: lipsa benzilor dedicate sau nerespectarea acestora acolo unde există, traversarea unor noduri rutiere suprasolicitate fără alternativă de traseu, semaforizarea nefavorabilă transportului public, starea deficitară a șinelor de tramvai și materialul rulant învechit. La acestea

se adaugă factori care agravează situația punctual: parcare ilegală pe traseu și lucrările de infrastructură rutieră care reduc temporar capacitatea carosabilului.

Acolo unde nu este posibilă implementarea unei benzi unice din motive de infrastructură, este necesară implementarea unui sistem de semaforizare care să prioritizeze trecerea prin intersecție a mijlocului de transport în comun. În egală măsură, o bandă dedicată care nu este respectată nu își atinge scopul. De aceea, considerăm esențială dotarea acestor coridoare cu camere de supraveghere care să permită monitorizarea în timp real și sancționarea automată a celor care ocupă banda fără drept, similar practicilor deja adoptate în mai multe orașe europene.

Exemple de benzi unice ce pot fi inițiate:

- Bd. Poligrafiei (spre Piața Presei)
- Bd. Lascăr Catargiu (la intrarea în Piața Romană)
- Bd. Calea Dorobanți spre Piața Charles de Gaulle
- Bd. Dimitrie Cantemir
- Șos. Kiseleff (la intrarea în Piața Victoriei), marcată în prezent, dar fără a fi delimitată de traficul rutier
- Bd. Regele Mihai I (sens spre Piața Presei Libere) – de finalizat

Acestea sunt doar câteva exemple care pot fi implementate relativ rapid, dacă există voință administrativă. Există și alte zone în care sunt necesare benzi unice, acestea fiind detaliate în PMUD, documentul strategic de mobilitate urbană durabilă.

Reabilitarea liniilor de tramvai existente și extinderea infrastructurii actuale pentru noi zone de conectare

Continuarea investițiilor în reabilitarea liniilor de tramvai existente și extinderea infrastructurii actuale pentru noi zone de conectare rămâne o prioritate. Liniile reabilite au demonstrat deja impactul direct asupra vitezei, confortului și punctualității: reabilitarea liniei 5 și a unor tronsoane punctuale din rețea a arătat că tramvaiul bucureștean poate fi competitiv atunci când circulă pe șine în stare bună. Este esențial ca acest ritm să fie menținut și accelerat, cu o planificare transparentă a tronsoanelor vizate, cu criterii clare de prioritarizare bazate pe fluxurile de călători și pe stadiul de pregătire tehnică, și cu termene realiste asumate public.

Până în 2027, susținem finalizarea reabilitării a celor 50 km de linii de tramvai care se află în stadiu de proiectare sau șantier, finanțate prin fonduri europene și buget local. Apoi susținem construcția altor 35 km aflați în faza de proiectare. Câteva dintre proiectele esențiale sunt continuarea liniei de tramvai prin Piața Unirii, implementarea etapizată a liniei pe inelul median sudic și estic de la Strada Brașov spre Rahova, Berceni, Sălăjan, Titan, Colentina, Tei și Aviației, și continuarea liniei 5 spre Băneasa. Inelul median reprezintă unul dintre cele mai importante proiecte de conectivitate ale Bucureștiului: traversează cartiere dens populate și poate prelua o parte semnificativă a fluxurilor de călători.

Modernizarea și extinderea rețelei de troleibuz

Bucureștiul are unul dintre avantajele competitive puțin recunoscute în electrificarea transportului public de suprafață: o rețea de troleibuz care nu a fost desființată, spre

deosebire de multe orașe, inclusiv capitale europene care acum o reconstruiesc de la zero, cu costuri considerabile. Acest avantaj devine real doar dacă este valorificat activ, printr-o politică coerentă de modernizare a flotei, mentenanță a infrastructurii de contact și extindere a rețelei acolo unde cererea o justifică.

Achizițiile recente de troleibuze Solaris Trollino cu tehnologie IMC (In-Motion Charging) reprezintă un pas în direcția corectă: aceste vehicule pot circula până la 20 km fără contact cu rețeaua aeriană, ceea ce elimină unul dintre principalele dezavantaje tradiționale ale troleibuzului față de infrastructura existentă. Această caracteristică deschide posibilitatea extinderii liniilor în zone care nu dispun încă de rețea de contact, fără investiții imediate în electrificare completă a traseului.

La nivelul CGMB, am aprobat studiul de oportunitate pentru achiziția a 100 de troleibuze articulate (18 metri), destinate coridoarelor cu cerere ridicată, acolo unde frecvența actuală nu poate compensa capacitatea insuficientă a vehiculelor de 12 metri.

Traseele propuse în studiul de oportunitate pentru operarea cu troleibuze articulate cu autonomie sunt: 381, 382, 85, 86, 69 și 62. Un troleibuz articulat transportă cu aproximativ 50% mai mulți călători decât varianta standard, fără a necesita infrastructură suplimentară de rețea sau personal suplimentar.

Totodată, susținem implementarea efectivă a HCGMB nr. 395/2021, care prevede extinderea rețelei de contact în zone precum Bd. Metalurgiei–Șos. Berceni, Str. Apusului și Piața Gării de Nord. Cerem totodată ca orice intervenție de infrastructură rutieră care afectează rețeaua de contact să includă obligatoriu o soluție de relocare sau compensare: linia troleibuzului 74 a fost dezafectată în urma construcției pasajului Europa Unită, iar pe o porțiune din Emil Racoviță rețeaua a devenit nefuncțională după amenajarea unui sens giratoriu. Acestea sunt exemple ale unui mod de lucru în care modernizarea rutieră se face fără nicio considerație pentru rețeaua electrică existentă.

Trendul european este clar în această direcție: orașe precum Praga, Tallinn sau Sofia investesc masiv în extinderea și modernizarea rețelelor de troleibuz, iar UITP (Uniunea Internațională a Transportului Public) estimează o creștere de 120% a flotei europene de troleibuze până în 2030. Bucureștiul poate și trebuie să fie parte din acest trend, nu spectator al lui.

Mentenanță preventivă, stații decente și transport accesibil

Investițiile în infrastructură nouă nu pot substitui mentenanța celei existente. În prezent, nivelul de întreținere a rețelei de transport public ridică semne serioase de întrebare. Macazele tramvaielor sunt schimbate manual, cu ranga, de către vatmani, o practică depășită care generează întârzieri sistematice și reprezintă un risc operațional. La stația Park & Ride Pantelimon, macazul automat inaugurat cu fast a funcționat doar câteva ore. La Piața Eroii Revoluției au avut loc tamponări între tramvaie din cauza unui macaz defect, iar astăzi vatmanul este obligat să coboare de două ori din tramvai pentru a-l schimba manual. Acestea nu sunt excepții, ci simptome ale unei mentenanțe insuficiente și ale unei culturi instituționale în care inaugurarea primează față de funcționarea de zi cu zi.

Ne dorim prioritizarea explicită a mentenanței preventive pentru macaze, șine, rețeaua de contact pentru troleibuze și separatoarele benzilor dedicate transportului

public, cu bugete dedicate și responsabilități clare. Menținerea reactivă, în care infrastructura este reparată abia după ce cedează, este nu doar ineficientă operațional, ci și mai costisitoare pe termen lung decât intervenția periodică și planificată. Cerem adoptarea unui sistem de inspecții periodice și de evidență a stării infrastructurii, care să permită intervenții înainte ca defecțiunile să afecteze serviciul.

În același registru, stațiile și refugiile de așteptare fac parte din experiența călătorului și suferă de aceeași lipsă de atenție: adăposturi deteriorate sau proiectate defectuos, cu acoperișuri din sticlă care transformă stația într-un cuptor în timpul verii și îi determină pe călători să stea în afara lor, panouri de informare deteriorate sau lipsă, iluminat defect. O rețea de transport public care funcționează bine începe și se termină la stație, nu doar între ele.

Stațiile reprezintă primul punct de contact cu transportul public pentru persoanele cu mobilitate redusă. În prezent, nivelul de accesibilitate al rețelei de suprafață rămâne insuficient: există stații fără platforme coborâte, refugii inaccesibile pentru utilizatorii de scaune rulante sau pentru părinții cu cărucioare, iar, deși flota de vehicule low-floor este astăzi majoritară, persistă încă probleme în special în cazul unor tramvaie și al unei părți din flota de troleibuze care nu sunt complet accesibile.

Accesibilitatea nu este un element opțional, ci o obligație legală și o condiție a unui transport public cu adevărat universal. Cerem ca orice proiect de reabilitare sau construcție de stații noi să includă obligatoriu standardele de accesibilitate, iar achizițiile de material rulant să prioritizeze vehiculele cu podea coborâtă.

Depouri și autobaze — infrastructura invizibilă a transportului public

Un sistem de transport public funcțional depinde nu doar de ce se vede pe stradă, ci și de infrastructura din spatele cortinei: depouri, autobaze, substații electrice. Reabilitarea depourilor STB este o prioritate asumată, primele proiecte aprobate în Consiliul General vizând depourile Colentina și Titan. Susținem continuarea acestui proces într-un ritm accelerat, cu o planificare clară a resurselor și termenelor.

Propunem totodată dezvoltarea a patru autobaze dedicate operării autobuzelor electrice: Titan, Berceni, Giurgiului și Nordului. Autobazele Titan și Giurgiului se află în imediata vecinătate a depourilor existente, iar autobazele Berceni și Nordului beneficiază de substații electrice de mare putere, esențiale pentru încărcarea flotelor electrice. Această infrastructură nu este un detaliu tehnic, ci o condiție fără de care electrificarea flotei rămâne un obiectiv fără acoperire reală.

Depourile și autobazele sunt totodată locuri de muncă pentru mii de angajați STB. Condițiile în care aceștia își desfășoară activitatea, de la vestiare și spații de odihnă până la dotările tehnice necesare unui service modern, reflectă respectul pe care administrația îl acordă oamenilor care țin în mișcare transportul public zilnic. Cerem ca reabilitarea depourilor și modernizarea autobazelor noi să includă explicit îmbunătățirea condițiilor de muncă, nu doar capacitatea tehnică.

Patrimoniul istoric al STB merită și el valorificat. Propunem demararea lucrărilor de reconversie a depoului Victoria din strada Mexic într-un centru multicultural și Muzeul Transportului Public din București, deschizând acest spațiu către comunitate fără a afecta capacitatea operațională a rețelei.

În același timp, considerăm esențial ca acest demers să excludă orice formă de dezvoltare imobiliară pe terenul depoului, spațiul urmând să rămână dedicat exclusiv funcțiilor publice, culturale și de patrimoniu.

Reorganizarea și dezvoltarea rutelor

Rețeaua de trasee a transportului public trebuie să reflecte orașul așa cum arată el astăzi, nu cel de acum 37 de ani, când cartierele-dormitor erau conectate la marile platforme industriale care nu mai există. Cartierele rezidențiale dezvoltate intens în ultimii ani, atât în interiorul orașului, cât și în zona periurbană, sunt adesea slab conectate la rețeaua de transport public, ceea ce împinge locuitorii spre autoturismul personal din lipsă de alternativă, nu din preferință. Este necesară reorganizarea rutelor existente acolo unde acestea s-au dovedit ineficiente, precum și dezvoltarea unor trasee noi care să deservească zonele de locuințe recent construite, corelată cu o analiză actualizată a fluxurilor de călători.

Reorganizarea rutelor trebuie să urmeze o logică de rețea integrată, în care liniile de suprafață se conectează cu stațiile de metrou și cu celelalte noduri de transfer, nu le dublează. O linie de autobuz sau de troleibuz care operează paralel cu metroul pe același coridor consumă resurse care ar putea deservi zone astăzi neacoperite. Cerem adoptarea unui mecanism de evaluare periodică a rutelor, bazat pe date reale de călătorie, care să permită ajustări regulate ale rețelei în funcție de evoluția orașului.

În același timp, trebuie avute în vedere și aspectele economice atunci când anumite rute sunt operate. Distanța parcursă pentru acces și retragere este un factor important, adesea ignorat. Faptul că unele autobuze parcurg și 20 km pentru aceste manevre nu este fezabil economic, ci înseamnă bani publici risipiți. În plus, liniile de autobuz trebuie împărțite între autobazele companiei astfel încât operațiunile de acces și retragere să fie cât mai scurte.