

Raport realizat de Fundația TERRA Mileniul III în cadrul proiectului "Transport public durabil în București", derulat în parteneriat cu Sindicatul Transportatorilor București.

Proiect finanțat de către Uniunea Europeană prin Programul PHARE 2006, Componenta 2 - Democrație, protecția mediului, protecția consumatorului, dialog social, aspecte de gen și ocuparea forței de muncă.

Editor: Fundația TERRA Mileniul III

Data publicării: Mai 2009

Conținutul acestui material nu reprezintă în mod necesar poziția oficială a Uniunii Europene

Pentru eventuale informații și sesizări legate de proiectele PHARE contactați cfcu.phare@mfinante.ro.



RECOMANDĂRI PENTRU IMPLEMENTAREA MASTER PLAN-ULUI DE TRANSPORT ÎN BUCUREȘTI

RAPORT



Fundația TERRA Mileniul III

Str. Armand Călinescu nr. 7, et. 5, ap. 20, București,

Tel.: 021 3141227

E-mail: office@terraiii.ngo.ro

Web: www.terraiii.ngo.ro



Sindicatul Transportatorilor din București

B-dul Dinicu Golescu nr. 1, sector 1, București

Tel.: 021 2300745

E-mail: stb_transloc@ratb.ro

Web: www.stb-transloc.ro



Raport realizat de Fundația TERRA Mileniul III în cadrul proiectului "Transport public durabil în București", derulat în parteneriat cu Sindicatul Transportatorilor București.

Proiect finanțat de către Uniunea Europeană prin Programul PHARE 2006, Componenta 2 - Democrație, protecția mediului, protecția consumatorului, dialog social, aspecte de gen și ocuparea forței de muncă.

Editor: Fundația TERRA Mileniul III

Data publicării: Mai 2009

Conținutul acestui material nu reprezintă în mod necesar poziția oficială a Uniunii Europene

Pentru eventuale informații și sesizări legate de proiectele PHARE contactați cfcu.phare@mfinante.ro.



RECOMANDĂRI PENTRU IMPLEMENTAREA MASTER PLAN-ULUI DE TRANSPORT ÎN BUCUREȘTI

RAPORT



Fundația TERRA Mileniul III

Str. Armand Călinescu nr. 7, et. 5, ap. 20, București,

Tel.: 021 3141227

E-mail: office@terraiii.ngo.ro

Web: www.terraiii.ngo.ro



Sindicatul Transportatorilor din București

B-dul Dinicu Golescu nr. 1, sector 1, București

Tel.: 021 2300745

E-mail: stb_transloc@ratb.ro

Web: www.stb-transloc.ro





**RECOMANDĂRI PENTRU IMPLEMENTAREA
MASTER PLAN-ULUI DE TRANSPORT ÎN BUCUREȘTI**

RAPORT

Autori: Lavinia Andrei
Marius Lucan
Marin Ion

Coordonator: Ioana Ciută

MAI 2009

Cuprins

Cuvânt înainte	3
Capitolul 1	4
2.1. Politica de transport urban a Uniunii Europene	4
2.2. Orașe mai puțin poluate în UE	4
2.3. O mai bună informare pentru o mai bună mobilitate	5
2.4. Schimbările climatice și transportul public urban durabil	5
Capitolul 2	7
Analiza Master Plan-ului General pentru Transport Urban - București	7
Acțiuni-cheie recomandate în dezvoltarea durabilă a transportului urban în București	9
Capitolul 3	12
Rezultate-cheie ale sondajului de opinie privind percepția cetățenilor asupra calității transportului public de suprafață în București	12
Capitolul 4	16
Concluzii	16
Recomandări	18

Cuvânt înainte

Raportul de față a fost elaborat în cadrul proiectului "Transport public durabil în București", derulat de Fundația TERRA Mileniul III în parteneriat cu Sindicatul Transportatorilor București și finanțat de Uniunea Europeană prin Programul Phare, Componenta 2 - Democrație, protecția mediului, protecția consumatorului, dialog social, aspecte de gen și ocuparea forței de muncă.

Proiectul Transport public durabil în București are ca scop promovarea transportului durabil în București, ca soluție pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, având ca grup țintă principal utilizatorii de transport public de suprafață din București, precum și autoritățile publice locale.

În București există în prezent probleme majore de trafic, cu efecte negative precum consumul ridicat de energie, zgomot și emisii poluante. Sistemul de transport public din București este cel mai extins din România și al treilea ca mărime în Europa, de aceea Fundația TERRA Mileniul III și partenerul - Sindicatul Transportatorilor București (STB) - se adresează acestui sistem de transport în perspectiva promovării lui ca o alternativă nepoluantă la actualul trafic, ca metodă de combatere a efectelor schimbărilor climatice, scopul final fiind îmbunătățirea calității vieții în București.

În cadrul acestui proiect, TERRA III și STB își propun să promoveze transportul public în București ca soluție la poluarea excesivă a aerului, la schimbările climatice, la problemele de zgomot și confort.

În aprilie 2008 s-a elaborat planul director extins al transportului urban în București și aria sa metropolitană pentru perioada 2001-2015 (Master Plan) prin care se propune îmbunătățirea, completarea și dezvoltarea sistemului radial - inelar al rețelei stradale caracteristic Bucureștiului. Master Plan-ul a fost elaborat de Agenția Japoneză pentru Cooperare Internațională (JICA) și, deși pune un accent îmbucurător pe utilizarea transportului public și promovarea acestuia, este perfectibil, omițând câteva măsuri urgente ce ar trebui adoptate.

Raportul de față este menit să prezinte autorităților locale din București, dar și din alte mari orașe din România în care ele pot fi replicate, acele măsuri prin care utilizarea transportului public de suprafață în București poate fi promovat, îmbunătățit și eficientizat.

Capitolul 1

Politica de transport urban a Uniunii Europene

În întreaga Europă, intensificarea traficului în centrele orașelor a condus la un fenomen de aglomerație cronică, cu numeroase consecințe nefaste din punct de vedere al întârzierilor și al poluării mediului. Economia europeană pierde anual aproape 100 miliarde de euro sau 1% din PIB-ul UE, ca urmare a acestui fenomen.

Poluarea atmosferică și sonoră crește de la an la an. Circulația urbană produce 40% din emisiile de CO₂ și 70% din emisiile de alți poluanți generați de transportul rutier. Numărul de accidente rutiere în orașe sporește, de asemenea, în fiecare an: astăzi, un accident mortal din trei are loc în zonele urbane, victime căzând, în primul rând, cei mai vulnerabili: pietonii și bicicliștii - acele grupuri care folosesc moduri de transport cu zero emisii.

Chiar dacă aceste probleme apar la nivel local, impactul lor se resimte la nivel global: schimbări climatice, agravare a problemelor de sănătate etc.

Autoritățile locale nu se confruntă cu toate aceste probleme pe cont propriu; este nevoie de colaborare și coordonare la nivel european. Abordarea acestei probleme vitale a mobilității urbane trebuie să facă parte dintr-un efort colectiv la toate nivelurile: local, regional, național și european.

Orașe mai puțin poluate în UE

Principalele probleme de mediu în marile orașe europene sunt în directă legătură cu utilizarea predominantă a petrolului drept carburant, care generează emisii de CO₂, poluanți atmosferici și zgomot.

Transportul este sectorul cel mai dificil de gestionat din punct de vedere al emisiilor de CO₂. În ciuda progreselor din tehnologia auto, creșterea traficului și modul sacadat - "oprit-pornit" - de a conduce mașina în zonele urbane arată că orașele reprezintă o sursă majoră și într-o continuă creștere de emisii de CO₂, care contribuie la schimbările climatice. Schimbările climatice provoacă schimbări dramatice în ecosistemul global și se impune adoptarea unor acțiuni urgente pentru a putea menține consecințele respective la un nivel gestionabil. Consiliul European a stabilit ținte de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră din UE cu 20% până în 2020, față de anul de bază 1990.

Pentru a permite UE să-și atingă obiectivul de 120g CO₂/km până în 2012, Comisia a trasat o nouă strategie exhaustivă. Un cadru legislativ ar trebui să asigure 130g CO₂/km prin progrese înregistrate în tehnologia autovehiculelor, precum și o reducere suplimentară de 10g CO₂/km prin alte îmbunătățiri tehnologice și printr-o utilizare pe scară largă a biocombustibililor și a autovehiculelor electrice.

Extinderea, reabilitarea și modernizarea unor mijloace de transport public urban curat, precum troleibuzele, tramvaiele, metroul și căile ferate suburbane, precum și alte proiecte de transport urban durabil sunt promovate și susținute în continuare de Uniunea Europeană.

O mai bună informare pentru o mai bună mobilitate

Unul din factorii esențiali de succes ai mobilității urbane este, pentru călători, posibilitatea de a face alegeri documentate în legătură cu mijlocul de transport și orarul de călătorie. Acest lucru se bazează pe disponibilitatea unor sisteme multimodale de informații despre deplasări, care sunt accesibile, adecvate și interoperabile pentru planificarea unei călătorii.

Gestionarea activă a infrastructurii de transport urban poate, de asemenea, să aibă un impact pozitiv asupra siguranței populației și mediului.

Autoritățile locale și părțile interesate private ar trebui să dea dovadă de implicare totală în punerea în aplicare și în utilizarea acestor aplicații și servicii, începând chiar din primele etape. Părțile interesate sunt reprezentate de furnizorii de tehnologie, operatorii de transport și infrastructură, industria auto, furnizorii de servicii cu plusvaloare, creatorii de hărți digitale, instituțiile de aplicare a legii și utilizatorii de infrastructură.

Plusul de valoare european îmbracă diferite forme: promovarea schimbului de bune practici la toate nivelurile (local, regional sau național); susținere în stabilirea de standarde comune și armonizarea standardelor, dacă este necesar; oferirea de sprijin financiar; încurajarea cercetării în domenii ale căror aplicații permit o ameliorare a mobilității, a siguranței și a calității mediului; simplificarea legislației și, în anumite cazuri, abrogarea legislației existente sau introducerea uneia noi.

Schimbările climatice și transportul public urban durabil

Dacă transportul public urban va avea un rol în reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, există două întrebări majore la care trebuie să găsim un răspuns:

1. Care este legătura dintre transportul public și schimbările climatice?

- a) cele mai multe vehicule care deservește sectorul de transport public ard combustibili fosili, responsabili de emisiile de CO₂, care cauzează schimbările climatice. De aceea, este esențial ca toate mijloacele de transport public să înceapă să folosească combustibili de origine nefosilă, regenerabili, fără emisii de gaze cu efect de seră. Efectul unei astfel de măsuri ar fi acela că orice legătură negativă dintre transportul public și schimbările climatice ar fi înlăturată. Această măsură este esențială să fie aplicată în marile orașe, unde densitatea populației este mare, iar utilizarea transportului intensă.
- b) Transportul public poate substitui transportul cu autoturismul personal, contribuind astfel la reducerea emisiilor provenite din alte forme de transport.

Capitolul 2

Analiza Master Plan-ului General pentru Transport Urban - București

Prezentul Master Plan, adoptat de Consiliul General al Municipiului București în aprilie 2008, pune bazele unei noi abordări în conformitate cu standardele Europene în ceea ce privește problematica transportului urban, punând la dispoziție un instrument de lucru care poate sta la baza deciziilor referitoare la dezvoltarea transportului în Municipiul București și zona metropolitană.

Astfel, Studiul definește o strategie de dezvoltare a sistemului de transport în comun cât și a celui privat dar și a infrastructurii rutiere pe termen scurt, mediu și lung.

Deciziile strategice, planurile anterioare și rapoartele de transport urban durabil reprezintă o cerință a tendințelor actuale de dezvoltare a Bucureștiului.

Dezvoltarea durabilă reprezintă o valoare de bază a strategiei de dezvoltare a Bucureștiului. Structura urbană durabilă, reducerea utilizării autoturismelor particulare și reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră au fost luate în considerare ca obiectiv strategic, în mai multe documente strategice.

Structura urbană durabilă, reducerea nevoii de a folosi autovehiculele personale, încurajarea folosirii transportului public, a dezvoltării infrastructurii de transport public, a mersului cu bicicleta sau pe jos, reprezintă obiective ce trebuie luate în calcul în elaborarea oricărui Master Plan de transport. Cu toate acestea, în actualul studiu doar mici părți privind mersul cu bicicleta și pe jos sunt luate în considerare.

Analiza situației actuale și a acțiunilor propuse în București se bazează, în principal, pe Master Plan-ul elaborat de JICA în anul 1998, reactualizat în anul 2007 printr-un proiect finanțat de către Uniunea Europeană prin programul Phare 2004, concluziile acestui studiu fiind puse în aplicare de către Primăria Municipiului București.

Analiza scenariului actual de dezvoltare a transportului urban și a structurii urbane a fost elaborată pe baza a patru scenarii. Așa cum sunt prezentate în Master Plan, scenariile sunt următoarele:

- **DN: Do Nothing** - se referă la rețeaua de bază, fără îmbunătățiri. Pe termen lung, evaluarea acestui scenariu nu este realistă, deoarece în situația prezentă în orașele mari din România păstrarea situației prezente de trafic fără schimbări ar duce la probleme grave de gestionare a traficului, siguranța traficului și mediului.
- **DM: Do Minimum** - în acest scenariu sunt planificate investiții minore pentru

Serviciile "curate" de transport public ar trebui extinse, astfel încât să fie disponibile unui segment de populație cât mai mare. Pentru a fi utilizat de cât mai mulți călători, transportul public trebuie să fie "atractiv". De asemenea, este esențial ca transportul public să fie cât mai eficient energetic, astfel încât numărul de kilometri/pasager pe o unitate de transport să fie maximizat. Această măsură ar permite ca resursele încă limitate de combustibili regenerabili să asigure efectul maxim de substituire a combustibililor fosili;

- c) Toate vehiculele consumă o cantitate semnificativă de energie în procesul de manufacturare. Această energie inclusă în durata de viață a unui vehicul ar putea fi cuantificată într-o analiză a ciclului de viață a vehiculului. Astfel de analize ar trebui elaborate pentru toate vehiculele aflate în circuitul de transport public, și supuse unei analize comparative. Cele cu rezultatul cel mai bun trebuie să aibă prioritate.

2. Care sunt principalii actori și cele mai importante ținte într-un plan de creștere a atractivității sistemului de transport public?

- a) Uniunea Europeană, Guvernul și autoritățile locale au capacitatea de a lansa inițiative care pot contribui la atingerea obiectivelor-cheie ale sectorului de transport public. Atingerea acestor obiective se va realiza pe baza unui set de măsuri precum introducerea unor taxe, acordarea de granturi, subvenționarea combustibililor alternativi, proiecte-pilot, campanii de informare și conștientizare a publicului;
- b) Industria de transport - constructorii și operatorii de vehicule au cunoștințele esențiale în termeni practici despre costurile de investiție și inovare, în vederea atingerii obiectivelor-cheie;
- c) Publicul - cetățenii, utilizatori actuali sau potențiali ai transportului public, trebuie să fie conștienți de toate aspectele pe care utilizarea combustibililor fosili le implică. Publicul nu va avea probleme de înțelegere a acestor aspecte, dacă îi sunt prezentate într-un mod clar și eficient. Campaniile de conștientizare a publicului ar putea avea sloganul "petrolul este valoros - contribuie la combaterea schimbărilor climatice păstrându-l în pământ!" Raționalizarea a funcționat eficient în vreme de război, și nu există niciun motiv pentru care publicul nu ar răspunde pozitiv la nevoia actuală de raționalizare a energiei - criza economică și prețul petrolului care deja le spune că e pe terminate. Acesta este un mesaj clar, care poate fi transmis simplu, dar eficient. "Stop risipei!" este cel mai important mesaj verde.

evitarea problemelor grave și calamităților de congestionare a traficului, siguranța traficului și mediului;

- **DS: Do Something** - în acest scenariu sunt planificate investiții pentru îmbunătățirea situației de trafic, cum ar fi congestionarea traficului, siguranța traficului și mediului;
- **DS Policy: Do Something Policy** - în acest scenariu sunt planificate investiții prevăzute în scenariul anterior și în plus sunt considerate măsuri de politica fiscală: taxe de acces pentru zona centrală.

Dezvoltarea exagerată a Bucureștiului prin utilizarea excesivă a terenului, dar și a ariei serviciilor provoacă deja presiuni în ceea ce privește utilizarea crescută a autoturismelor particulare. Sistemul de transport actual nu pot face față la creșterea traficului, fără a creea congestie în nodurile cheie. Mersul pe jos, cu bicicleta sau cu mijloacele de transport public nu sunt în prezent suficient de atractive pentru a rezolva problema congestiei în trafic. O continuare a tendinței actuale de dezvoltare nu va duce la îndeplinirea angajamentelor asumate de Guvern și, pe cale de consecință de Municipalitate, privind obiectivele UE de reducere a gazelor cu efect de seră. Această tendință nu respectă obiectivele strategiei de dezvoltare durabilă a orașului și provoacă extinderea urbană. Actuala tendință de dezvoltare poate cauza consecințe negative asupra mediului, economiei și societății.

Dezvoltarea durabilă a transportului urban necesită, în special, un acord de cooperare între Administrația publică locală București, structurile regionale și centrale ale guvernului, fiind necesară o re-evaluare a planurilor de utilizare a terenului și a investițiilor în transportul public, mersul cu bicicleta și mersul pe jos.

Dezvoltarea pe care Primăria Municipiului București și-o propune nu poate fi realizată de una singură. Se impune, de asemenea, ca statul prin instituțiile sale la nivel central și local să participe la dezvoltarea durabilă a sistemului de transport și la utilizarea acestuia. Singură, municipalitatea poate pune în aplicare numai măsuri atractive complementare de îmbunătățire a transportului public, a mersului cu bicicleta și pe jos.

Obiectivele ce trebuie luate în considerare pentru dezvoltarea unui transport urban durabil până în anul 2027 în București, vor trebui să aibă ca scop îndeplinirea obiectivelor strategice și a angajamentelor asumate de Municipalitate. Aceste obiective trebuie să fie:

Combaterea efectelor schimbărilor climatice:

- emisiile de CO₂ din sectorul de transport să fie reduse cu 30%;

Structura urbană:

- creșterea ponderii populației și a locurilor de muncă în sectoarele, cartierele, zonele cu un grad ridicat de accesibilitate și calitate a transportului public, a mersului cu bicicleta și pe jos;

Impactul asupra mediului:

- emisiile care afectează calitatea aerului să fie reduse;
- standarde privind nivelul de zgomot să fie stabilite în planul de reducere a zgomotului;

Calitatea vieții:

- numărul de morți și răniți în accidente rutiere să fie redus la jumătate;
- mersul zilnic pe jos și cu bicicleta pentru îmbunătățirea sănătății populației;
- siguranța traficului să nu reprezinte un obstacol pentru mersul pe jos și cu bicicleta;
- populația pe diferite grupuri de vârstă trebuie să aibă șanse egale în privința accesului la sistemul de transport;

Acțiuni-cheie recomandate în dezvoltarea durabilă a transportului urban în București

- Structura Municipality trebuie să fie îmbunătățită și întărită, astfel încât planurile de utilizare a terenului (PUG, PUZ), rețeaua de transport și localizarea serviciilor să fie decise, puse în aplicare și finanțate cu maxim de eficiență. În strategia orașului trebuie să fie stabilite clar obiectivele durabile pentru utilizarea terenului și a sistemului de transport, iar aceste strategii ar trebui să fie puse în aplicare;
- Dezvoltarea complementară ar trebui să se concentreze pe zonele cu servicii locale disponibile prin utilizarea transportului public, a mersului pe jos și cu bicicleta. Zona centrală, zonele dens construite și zonele rezidențiale ar trebui să aibă cerințe diferențiate pentru serviciile locale, mersul pe jos, cu bicicleta și transportul public. Magazinele ar trebui să fie amplasate în conformitate cu Master Planul, în zonele dens populate și ușor accesibile prin moduri de transport durabile;
- Politică în domeniul sectorului de transport în București trebuie să ducă la creșterea ponderii împărțirii modului de deplasare în mersul pe jos, cu bicicleta și cu mijloacele de transport public și de a reduce ponderea utilizării autoturismelor personale în scopul prevenirii congestiei în trafic și atingerii obiectivelor asumate de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră. Deciziile privind politicile de transport, pentru a implementa un transport durabil, ar trebui să fie parte dintr-un sistem de transport regional;
- Dezvoltarea zonei centrale a orașului, ca fiind cel mai important punct turistic, comercial și al locurilor de muncă, și de asemenea, ca zonă atractivă pentru locuit, este o componentă-cheie a sistemului de transport durabil. Accesul în centrul orașului prin utilizarea mijloacelor de transport public, a mersului cu bicicleta și pe jos, ar trebui să fie îmbunătățit, deplasarea cu autoturismele particulare până la locul de muncă, în centrul orașului, trebuie să fie limitată pentru a permite dezvoltarea celorlalte moduri de transport și deplasare.

Deciziile referitoare la dezvoltarea centrului orașului se pot lua pe baza unui Master Plan concentrat doar pe centrul orașului.

- Managementul mobilității - MM, cu accent pe călătoriile de zi cu zi ar trebui să fie un punct de pornire prin înființarea unui centru de mobilitate în București. Managementul mobilității este un concept de promovare a transportului durabil și de a gestiona eficient cererea pentru utilizarea autoturismului personal, prin schimbarea atitudinii și a comportamentului călătorului. La baza managementului mobilității se află măsurii "soft" precum informarea și comunicarea, organizarea de servicii și de coordonare a diferitelor activități de către parteneri. Măsurile "soft" de cele mai multe ori sporesc eficiența măsurilor "hard" în cadrul transportului urban (de exemplu, noile linii de tramvai, drumuri noi și noi benzi de biciclete). Măsurile managementului mobilității (în comparație cu măsurile "hard") nu au neapărat nevoie de investiții financiare substanțiale, și au o rată cost-beneficiu ridicată.
- Campaniile de sensibilizare ar trebui să ajungă la factorii de decizie de la nivel național, regional și local, la angajați și rezidenți și să funcționeze activ la locurile de muncă, în școli și grădinițe. Costul transportului local ar trebui să fie controlat prin utilizarea transportului public și a altor mijloace de transport (biciclete, scutere electrice, etc.) cu bilete subvenționate de la locul de muncă, iar prețul parcării la locul de muncă să fie corelat cu costurile de transport. Programul de dezvoltare a mersului pe jos și cu bicicleta va orienta dezvoltarea acestora. Benzile de biciclete incomplete ce leagă cartierele de centrul orașului reprezintă un principal obstacol pentru ciclismul în București. Gолurile din rețeaua de benzi pentru biciclete trebuie să fie eliminate cu prioritate pentru centrul orașului, iar rețeaua trebuie extinsă către toate cartierele de locuințe orașului. Calitatea și siguranța mediului pietonal vor trebui îmbunătățite, iar parcare autoturismelor personale pe trotuare înlăturată. Construirea de parcări subterane și supraterane în zonele aglomerate pot constitui de asemenea un obiectiv major, la fel ca implementarea de proiecte park&ride în principalele puncte de intrare în București (Depoul IMGB, Jilva, Băneasa, Păcii, Republica, Otopeni, Pantelimon, Pipera, Bucureștii Noi, Policolor) unde populația să aibă posibilitatea de a accesa transportul public, pentru aceasta fiind create terminale de preluare.

Creșterea utilizării transportului public reprezintă o provocare.

Așa cum se arată în secțiunea 12.2 a Master Plan-ului, în prezent se analizează posibilitatea înființării unei Autorități Metropolitane de Transport. Crearea unei astfel de autorități, prima de acest gen în România, poate fi considerată o măsură pilot ce va aduce numeroase beneficii.

Înființarea Autorității Metropolitane de Transport ar crea premisele unei

coordonări mult mai eficiente a activității de transport din București și zonele limitrofe, ar duce la elaborarea unei strategii integrate bazată pe principiul intermodalității și ar fi baza de plecare pentru constituirea de noi autorități de acest gen în celelalte mari orașe din țară.

Statul, prin instituțiile sale centrale, regionale și locale trebuie să participe în mod echitabil la stabilirea costurilor sistemului de transport public. Un sistem de linii interurbane care să acopere zona centrală a orașului și zonele suburbane dens populate trebuie pus în aplicare. Acest sistem de linii va avea prioritate în trafic, pe acestea pot opera autobuze și troleibuze de mare capacitate sau parțial de tramvaie. Sistemul de informare a călătorilor cu privire la frecvența mijloacelor de transport va trebui îmbunătățit prin dezvoltarea unui sistem integrat.

Îmbunătățirea rețelei rutiere trebuie studiată în detaliu pentru a determina necesitatea și impactul acesteia. Reducerea nevoii de transport, utilizarea mai eficientă a drumurilor existente și alte mici îmbunătățiri ar trebui să constituie o prioritate față de investițiile mari în infrastructura de transport rutier. Impactul rețelei rutiere asupra traficului, asupra utilizării terenului, dar și asupra mediului, trebuie de asemenea studiat. Numai proiectele cu rezultate pozitive trebuie implementate, iar eventualele efecte negative atenuate.

Din punct de vedere al impactului transportului asupra mediului, principala problemă este în prezent zgomotul. Un plan de prevenire a zgomotului bazat pe hărți de zgomot trebuie implementat.

Impactul sectorului de transport asupra climei este cel mai bine atenuat prin schimbarea sistemului de împărțire modală. Norme cu privire la folosirea de combustibili alternativi și de vehicule cu emisii scăzute trebuie adoptate urgent pentru a permite acestora un tratament favorabil.

Siguranța traficului poate fi cel mai ușor îmbunătățită prin reducerea vitezei vehiculelor în centrul orașului și în cartierele de locuințe. Mediul de trafic va trebui recalculat pentru a sprijini deplasarea cu viteze mai sigure.

Crearea de culoare unice pentru transportul public și schimbarea culorii semaforului la intrarea în intersecții a mijloacelor de transport public trebuie de asemenea studiată. Indicatori de monitorizare a implementării proiectelor identificate și propuse în prezentul material, ce are la bază Master Plan-ul de transport în București și sondajul efectuat de Fundația TERRA Mileniul III privind percepția cetățenilor asupra sistemului de transport public de suprafață, se vor baza pe indicatorii de dezvoltare durabilă folosiți în celelalte țări cu tradiție din Uniunea Europeană. Indicatori privind nivelul serviciilor din structura urbană vor fi dezvoltați în continuare, iar studiile de trafic vor fi actualizate cu regularitate. Indicatorii suplimentari vor fi dezvoltați pentru controlizarea traficului, poluarea aerului și a emisiilor de zgomot ale transportului.

Capitolul 3

Rezultate-cheie ale sondajului de opinie privind percepția cetățenilor asupra calității transportului public de suprafață în București

În completare față de cele mai sus prezentate, în perioada 24 ianuarie - 19 februarie 2009, Institutul de Cercetare a Calității Vieții a efectuat un sondaj privind percepția cetățenilor asupra calității transportului public de suprafață în București, în cadrul proiectului "Transport public durabil în București", derulat de Fundația TERRA Mileniul III și Sindicatul Transportatorilor București, finanțat de Uniunea Europeană prin programul Phare 2006.

Scopul acestui sondaj l-a reprezentat efectuarea unei analize cu privire la percepția populației Municipiului București asupra transportului public de suprafață, asupra situației actuale dar și a tendințelor de dezvoltare, luând în considerare nevoile populației, mijloacele alternative de transport și percepția populației asupra priorităților identificate și propuse. Totodată, acest chestionar poate fi considerat un mijloc alternativ, independent, care oferă o imagine asupra tendinței de dezvoltare prin identificarea unui număr de măsuri prioritare ce se regăsesc în parte și în conținutul Master Plan-ului.

Metodologia cercetării

Populația de referință: populația adultă neinstituționalizată a municipiului București.

Eșantion probabilist, bistadial, reprezentativ la nivelul municipiului București. În primul stadiu de eșantionare au fost selectate aleator secțiile de vot, iar în al doilea stadiu au fost selectate, prin metoda drumului aleator, persoanele din interiorul secției de vot. În fiecare secție de vot au fost realizate 11 interviuri. Eșantion format din 1100 persoane cu vârsta de 18 ani și peste, din toate sectoarele municipiului București.

Metoda de culegere a datelor: interviuri față - în - față, la domiciliul subiecților.

Perioada de culegere a datelor: 24 ianuarie - 19 februarie 2009.

Marja de eroare: +/- 3%.

Cifrele care însoțesc graficele prezentate în chestionar reprezintă procente. Diferențele până la 100%, acolo unde aceste diferențe există și nu este făcută nici o altă mențiune, reprezintă non-răspunsuri.

Rezultatele complete ale acestui sondaj se regăsesc pe pagina web a Fundației TERRA Mileniul III: www.terraiii.ngo.ro

După cum reiese din acest chestionar populația este cu precădere mulțumită de măsurile luate de Primăria Generală și de sector în ceea ce privește transportul în comun, de activitatea RATB dar și perspectiva transportului în comun față de zonele în care locuiesc.

Totuși, principalele două probleme identificate de persoanele intervievate în ceea ce privește transportul în comun din București o reprezintă:

1. administrarea marilor bulevarde și a traseelor mijloacelor de transport public și
2. administrarea vehiculelor de transport, a străzilor și aleilor și într-o oarecare măsură a marilor bulevarde.

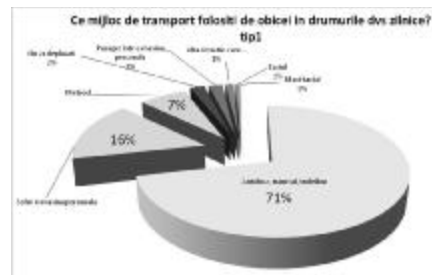
De asemenea, aglomerația din mijloacele de transport în comun, faptul că acestea vin rar, dar și locația stațiilor generează probleme, acestea putând fi rezolvate prin creșterea numărului de mijloace de transport în comun la orele de vârf și fixarea și respectarea unui orar și a unui interval de deplasare a acestora.

Referitor la instituțiile care ar trebui să rezolve în primul rând aceste probleme, se poate observa că persoanele intervievate au avut următoarele opțiuni principale:

1. Primăria Generală a Capitalei pentru rezolvarea problemelor privind administrarea marilor bulevarde, a străzilor și aleilor;
2. RATB trebuie să rezolve, în opinia persoanelor intervievate, problema administrării vehiculelor de transport și a traseelor acestora.

În viziunea populației poluarea cauzată de transportul în comun reprezintă o mare problemă, iar măsurile pentru reducerea acesteia trebuie luate în primul rând de către Guvern și Ministerul Mediului, dar și de Primăria Generală a Municipiului București.

Chestionarul mai punctează o serie de aspecte referitoare la disponibilitatea populației de a plăti mai mult în eventualitatea achiziționării de către Primărie a unor mijloace de transport în comun mai puțin poluante, o parte din persoanele intervievate, respectiv 80%, fiind dispuse să plătească cu cel mult 10% mai mult decât prețul plătit în acest moment, iar 20% din persoanele intervievate, peste 10% față de prețul plătit în prezent.



O primă opțiune a populației în ceea ce privește mijloacele de transport folosite zilnic pentru deplasările în București sunt orientate cu precădere către transportul public, acesta înrunind un procentaj de 71% din total. O a doua opțiune pentru deplasările în București este de a folosi mașina personală cu un procent de 16%,

urmat de utilizarea metroului - 7%. Restul procentajului de 6% este orientat spre alte modalități și mijloace de transport.

O mare parte a persoanelor intervievate nu au o a doua alternativă în ceea ce privește deplasarea cu un mijloc de transport în comun în București, procentajul

fiind foarte ridicat, în proporție de 43%. Acest lucru reprezintă o problemă, dar și o oportunitate, conducând la ideea de a oferi, acolo unde este necesar, mijloace alternative de transport în comun prin prelungirea liniilor existente sau modificarea traseelor acestora, pentru o mai bună acoperire, dar și înființarea unor linii noi de transport în comun. Totuși neavând altă alternativă, se înregistrează o creștere a frecvenței deplasărilor cu metroul de la 7% în primul scenariu la 33% în prezentul scenariu și o scădere a utilizării mașinii personale de la 16% în primul scenariu, la 11% în cel de al doilea.

Totodată se poate observa că în cazul în care mijloacele de transport în comun nu sunt prezente, acesta conducând la un alt scenariu datorat fie distanțelor scurte de parcurs, fie folosirii unor mijloace de transport alternative, preferințele cetățenilor sunt împărțite în: mers pe jos - 50%, deplasarea cu bicicleta - 36%, iar 14% cu mașina firmei.

Motivul pentru care populația nu folosește mijloacele de transport în comun de suprafață sunt în principal durata mare de timp a călătoriei, dar și aglomerația din acestea. Scopul în care este folosit transportul în comun îl reprezintă deplasările către și de la serviciu având o proporție de 40% urmat de călătoriile în interes personal cu o pondere de 33% și cele privind deplasările la cumpărături 13%, și școala, cu o pondere de 9%.

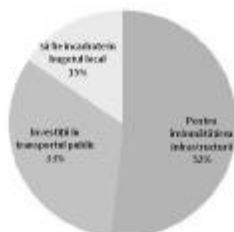
Destinația călătoriilor pe sectoare este de asemenea un factor demn de luat în seamă, mai ales că, cea mai mare pondere o reprezintă Sectorul 1, ce poate fi considerat ca zonă principală de afaceri.

Introducerea unor taxe speciale pentru accesul autovehiculelor în zona centrală

Dvs ați susține introducerea unor taxe speciale?

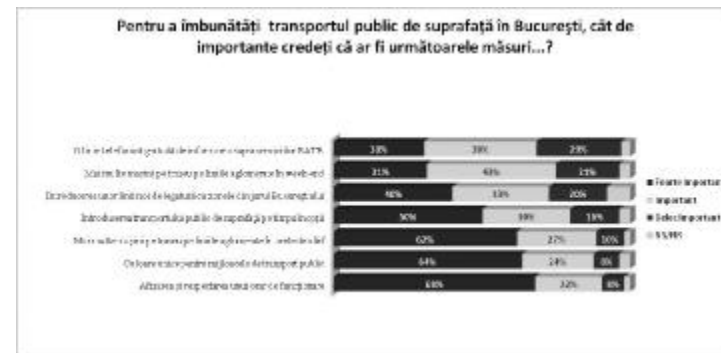


Dacă da, cum ar trebui cheltuite fondurile?



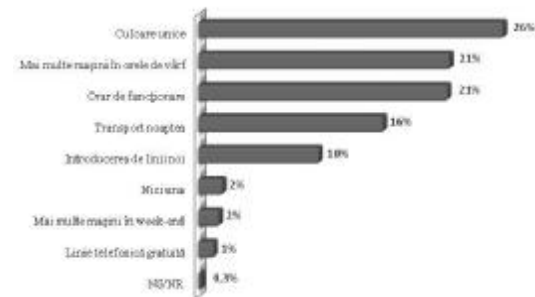
a orașului nu reprezintă în acest moment o prioritate dar, în cazul aplicării acestora, fondurile acumulate se consideră a putea fi folosite cu precădere pentru îmbunătățirea infrastructurii.

Eliminarea autovehiculelor poluante de pe piață se prezintă a fi o opțiune majoritară, persoanele intervievate fiind de acord în aceeași măsură ca pentru a reduce emisiile de gaze cu efect de seră să fie introduse unele măsuri fiscale care să încurajeze cumpărarea de vehicule cu un consum eficient.



Totodată prin intermediul acestui chestionar au fost propuse și identificate o serie de măsuri ce au ca scop îmbunătățirea transportului urban și prioritizarea acestora ținând cont, de asemenea, de recomandările existente în Master Plan. După cum se poate observa în diagrama mai sus prezentată, o importanță deosebită o reprezintă afișarea și respectarea unui orar de funcționare a transportului public de suprafață. De asemenea o pondere la fel de mare o reprezintă crearea de culoare unice pentru mijloacele de transport public.

Dintre toate măsurile pe care le considerați importante, pe care o considerați urgentă?



Ca o completare la cele mai sus prezentate, chestionarul oferă și o prioritizare a măsurilor propuse, care vin în completarea celor identificate și propuse în Master Plan-ul aflat în discuție.

Capitolul 4

Concluzii

În principal concluzia acestui raport este că cerearea de mobilitate în București este în creștere, enunțând faptul că în momentul n+2 față de anul de bază 2007, aceasta înregistrează o evoluție din punct de vedere al nevoilor populației de a se deplasa în timp scurt cu un confort sporit, însă blocajele din punctele cheie se mențin așa cum se arată în analiza nivelului de serviciu și în sondajul independent efectuat de Fundația TERRA Mileniul III.

Scenariile de perspectiva luate în calcul în Master Plan au fost efectuate punând în balanță dezvoltarea transportului public și a rețelei rutiere, pe de o parte, și implementarea sistemelor de management al traficului, pe de altă parte.

Analizând scenariile expuse în studiu se poate observa că în cazul scenariului "Do Nothing" până în anul 2027 rețeaua strategică a Municipiului București va fi blocată.

În cazul scenariului "Do Minimum", acesta fiind un pachet de măsuri imediate ce se concretizează prin proiecte ce pot fi realizate cu minim de efort financiar, datorat în principal faptului că în prezent, o mare parte din măsurile ce au un caracter preventiv și coercitiv au atins pragul de maturitate (existența unor studii de fezabilitate și de trafic deja elaborate), ele pot fi implementate astfel încât să genereze un punct de referință pentru dezvoltarea strategiei de transport public în București.

Acest scenariu este, în viziunea noastră, cel mai important deoarece așa cum se arată în Master Plan, este punctul de plecare pentru celelate două strategii prin faptul că este inclus în celelalte două scenarii ("Do Something" și "Do Something Policy"), creând o interdependență și o întrepătrundere a modului de abordare asupra dezvoltării transportului urban. Prin faptul că în cadrul acestui scenariu se vor aborda și rezolva problemele imediate legate de transportul public, se va ajunge în timp la o reducere a numărului de autovehicule în trafic, o creștere a eficienței transportului public, a vitezei de deplasare, o reducere a poluării etc.

Pe termen mediu și lung scenariile "Do Something" și "Do Something Policy" enunță o îmbunătățire semnificativă a transportului urban în funcție de modul în care factorii ce influențează aceste scenarii vor fi tratați.

În toate aceste scenarii se urmărește în principal o reducere a timpului total petrecut în trafic (indiferent de tipul de mijloc de transport, dar în special pentru transportul în comun) și o reducere a impactului asupra mediului.

Așa cum se arată, reducerea timpului total de deplasare cu autoturismul reprezintă un efect combinat al îmbunătățirii nivelului de serviciu și al transferului de la autoturism la transportul public, și arată beneficiile implementării scenariului DM față de scenariul DN.

După cum se poate vedea în secțiunea 14.2 a Master Plan-ului, este necesară dezvoltarea unui Plan de Acțiuni ce va cuprinde o serie de măsuri/proiecte ce vor stabili o strategie pe termen scurt, dar care va trebui să țină cont de tendințele și dinamica factorilor cu un impact major asupra strategiei pe termen lung și a orizonturilor de timp indicate în Master Plan.

Există, totodată, puncte comune între recomandările făcute în Master Plan și sondajul efectuat de Fundația TERRA Mileniul III, acestea oferind un argument în plus pentru care Municipalitatea poate începe identificarea surselor financiare necesare asigurării cadrului legal și demarării lucrărilor pentru creșterea calității transportului urban și pentru atragerea de călători care să utilizeze din ce în ce mai frecvent transportul public.

În paralel cu demararea acțiunilor mai sus prezentate va fi necesară o campanie de conștientizare a cetățenilor despre beneficiile ce pot apărea aplicând treptat măsurile identificate și propuse prin prezentul Master Plan și prin studiul efectuat de Fundația TERRA Mileniul III.

Recomandări

Recomandarea principală este aceea a se trece cât mai rapid la elaborarea unui plan de măsuri care să fie supus dezbaterilor publice și de a implementa proiectele și măsurile aferente infrastructurii rutiere și transportului public într-un mod echilibrat, pentru a asigura creșterea nivelului de serviciu și pentru a atrage mai mulți călători către transportul public. Se recomandă, de asemenea, să fie implementate măsuri de politici publice în transporturi orientate către reducerea utilizării autoturismului și a oferi în același timp servicii mai bune de transport public. Efectul implementării scenariilor confirmă această recomandare ca fiind principală.

Sondajul efectuat reprezintă o reafirmare și o completare a măsurilor identificate în Master Plan, oferind posibilitatea de reacție imediată la nevoile populației.

De aceea, ținând cont de măsurile identificate în Master Plan și recomandările prezentate în acesta, dar și din sondajul efectuat, bazat pe scenariul Do Minimum, pe termen scurt și cu acțiune imediată, se propun următoarele acțiuni în orizontul de timp 2008-2013:

1. Crearea de culoare unice de deplasare pentru transportul public.

Această recomandare se regăsește atât în cuprinsul Master Plan-ului, fiind definit ca proiect în anexele acestuia (Anexa G), dar și în sondajul efectuat în cadrul proiectului "Transport public durabil în București", subliniind importanța implementării cât mai urgente a acestuia, prin faptul că a fost identificată ca fiind cea mai importantă, înregistrând un procent de 26%.

Principalul beneficiu pe care îl va genera acest proiect este că va reduce congestiunea traficului. Totodată va oferi pasagerilor timp de călătorie îmbunătățit, asigurând servicii de transport public de suprafață cât mai atractive.

Un alt câștig îl reprezintă reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră din sectorul de transport public, atenuându-se astfel impactul asupra mediului prin faptul că parcurgerea traseului cu o viteză constantă, fără a accelera excesiv sau a tura motorul autovehiculului, menține un nivel scăzut al emisiilor.

2. Introducerea transportului public de suprafață pe timp de noapte.

Această recomandare este una adițională, ea neregăsindu-se în conținutul Master Planului, dar fiind identificată ca o măsură importantă și urgentă prin intermediul sondajului, având o pondere demnă de luat în seamă - 16% din populația Bucureștiului.

Bucureștiul are, ca orice capitală europeană, o nevoie de mobilitate urbană pe

timp de noapte, dar spre deosebire de alte capitale, aici nu există o ofertă de transport public pe timp de noapte. Introducerea unor mijloace de transport public de suprafață cu o frecvență de succedare de minim 30 de minute și afișarea unui orar de călătorie pe timp de noapte poate aduce beneficii importante, financiare dar și de imagine, ce vor genera în timp o creștere a fluxului de călători în mijloacele de transport public cu costuri mai scăzute pentru utilizatori decât dacă aceștia s-ar deplasa dintr-un punct în altul al orașului cu taxiul sau autoturismul personal.

Ca o completare la cele mai sus prezentate, RATB ar putea folosi autobuzele de pe liniile expres (în care accesul se face pe bază de cartelă magnetică) pentru a efectua servicii de transport de noapte în vederea asigurării unui control asupra taxării pasagerilor și a securității mijloacelor de transport. Acest serviciu poate fi taxat suplimentar datorită specificului său, generând venituri ce pot fi utilizate ulterior pentru modernizarea flotei, investiții în studii de piață sau de fezabilitate, planuri de marketing, campanii de informare și conștientizare etc.

3. Introducerea, afișarea și respectarea unui orar de călătorie.

Această recomandare este una adițională, ea neregăsindu-se în conținutul Master Planului, dar fiind identificată ca o măsură importantă și urgentă prin intermediul sondajului, având o pondere demnă de luat în seamă, înregistrând un procent de 21%.

Introducerea unui orar de călătorie care să fie respectat împreună cu transportul în comun pe timp de noapte reprezintă cea mai ușoară modalitate de corelare a unor măsuri/proiecte care, cu un cost scăzut, pot avea un impact major generând o creștere a utilizării transportului public.

Afișarea orarului de călătorie în toate stațiile duce la educarea publicului călător, acesta având posibilitatea de a-și estima timpul necesar pentru a parcurge traseul ales fără să mai creeze aglomerație în stații.

4. Introducerea unei linii telefonice de informare asupra serviciilor de transport în comun.

Această recomandare se regăsește atât în cuprinsul Master Planului fiind, definit ca proiect în anexele acestuia (Anexa G), dar și în sondajul efectuat în cadrul proiectului "Transport public durabil în București", subliniind importanța implementării cât mai urgente a acestuia.

Importanța acestei recomandări constă în faptul că ea va crea o imagine transparentă față de călători, dovedind interesul RATB și al Municipality față de nevoile publicului călător.

Acest tip de serviciu și-a demonstrat utilitatea în numeroase capitale europene creând conceptul de transport public "tourist-friendly" - prin care un oraș își demonstrează deschiderea și respectul față de turiști și vizitatori.

Pe lângă linia telefonică gratuită, apelabilă din orice rețea de telefonie fixă sau mobilă (TelVerde) se poate aduce un plus de informare prin construirea unui portal de internet unde publicul călător să poată alege, dimensiona și calcula durata unei călătorii și a legăturilor pe care le poate avea din diferite puncte ale orașului. De menționat că în cadrul acestui portal pe lungimea traseelor se pot introduce informații utile pentru turiști și vizitatori, puncte de interes local.

5. Suplimentarea numărului de mijloace de transport în comun pe liniile aglomerate la orele de vârf.

Această recomandare se regăsește atât în cuprinsul Master Planului dar și în sondajul efectuat în cadrul proiectului "Transport public durabil în București", subliniind faptul că în prezent unul din motivele pentru care publicul călător nu folosește mijloacele de transport public la orele de vârf îl reprezintă gradul de aglomerare al acestora.

O suplimentare a numărului de mijloace de transport în comun prin redistribuirea lor de pe traseele cu un volum mai mic de călători către cele suprasaturate poate duce la evitarea aglomerației, acest lucru atrăgând mai mulți călători, schimbând orientarea lor de la utilizarea autoturismelor personale către transportul public și diminuând astfel cantitatea de emisii de gaze cu efect de seră.

6. Întreprinderea demersurilor necesare pentru înființarea Autorității Metropolitane de Transport.

Așa cum se arată în secțiunea 12.2 a Mater Plan-ului, în prezent se analizează posibilitatea înființării unei Autorități Metropolitane de Transport.

Crearea unei astfel de autorități, prima de acest gen înființată în România, poate fi considerată o măsură pilot ce va aduce numeroase beneficii. Prin înființarea Autorității Metropolitane de Transport se va putea coordona mult mai eficient activitatea de transport public din București și zonele limitrofe, va duce la elaborarea unei strategii integrate bazată pe principiul intermodalității și va fi baza de plecare pentru constituirea de noi autorități de acest gen în celelalte mari orașe din țară.

Ca o recomandare în plus la această măsură este implicarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii în faza de pregătire a cadrului legal dar și ca suport tehnic de specialitate până în momentul înființării Autorității, deoarece acest minister este autoritatea de stat în domeniul transporturilor și infrastructurii având capacitatea de reglementare a strategiei de dezvoltare în domeniul transporturilor.