



***Soluții pentru mobilitate
urbană durabilă în București***

Propunerile USR

- Martie 2018 -

Situația actuală

Fiecare bucureștean pierde anual 218 ore, adică 4000 de lei din cauza blocajelor în trafic. (Calculul are la bază datele TomTom Traffic Index și câștigul salarial mediu net în București la nivelul anului 2017). Bucureștiul pe primul loc în Europa și pe locul 5 în lume în privința aglomerației în trafic¹. Un alt studiu care arată cât de prost se circula în Capitală este Waze Driver Satisfaction Index. Datele din 2016 arată că Bucureștiul este abia pe locul 160 (din 186 de orașe analizate) în privința calității traficului. Capitala este astfel vecină de clasament cu orașe din Brazilia, Ecuador, Costa Rica și Venezuela, fiind cu 36 de locuri sub ultimul oraș european din clasament².

Ținând cont că în București-Ilfov sunt aproximativ 1 milion de salariați și că cel puțin jumătate dintre aceștia sunt afectați în mod direct de blocajele în trafic, este realist să estimăm că **problemele legate de mobilitate urbană ne costă anual cel puțin jumătate de miliard de euro.**

Transportul public în comun este ineficient, neatractiv și foarte costisitor. Mai mult, parcul auto și materialul rulant sunt foarte aproape de limita duratei de exploatare și va genera o presiune enormă pe bugetul Capitalei în orizontul următorilor 5-10 ani. Nu în ultimul rând, cu 10.000 de angajați pentru 1.300 de vehicule, RATB rămâne un veritabil mister al cheltuirii banului public și al managementului public.

Cauze

Lipsa unei strategii coerente în privința traficului, opacitate și lipsă de capacitate instituțională în gestionarea proiectelor complexe. În prezent există PMUD, însă nu este respectat și nu există o corelație clară între măsurile anunțate de administrație și prevederile acestui Plan. Exemple: ideea enunțată recent de Gabriela Firea privind liniile de monorail (tramvai suspendat)

București – Măgurele și București – Centură zona Nord nu există încăieri în PMUD. La prima vedere, nici nu ar avea cum să existe de vreme ce investiția pe linia Măgurele nu este justificată economic, iar cea spre Nord este nu este fezabilă urbanistic și constructiv. Alte exemple ale acestei abordări pompieristice: introducerea abruptă și soldată cu un eșec major a benzii unice RATB fără nicio analiză

¹

https://www.tomtom.com/en_gb/trafficindex/city/bucharest - pe baza datelor culese în 2016

² <https://inbox-static.waze.com/driverindex.pdf>

și pregătire prealabilă. La fel discuțiile niciodată detaliate cu privire la taxa de acces în centrul orașului. Nu în ultimul rând, discuțiile privind preluarea Metrorex, în condițiile în care nu există banii necesari subvenționării acestei companii.

Întârzieri majore la toate obiectivele importante de investiții – Park&Ride, Achiziția de autobuze, Pasajul Ciurel, liniile de metrou, centură etc. Responsabilitatea acestor întârzieri revine în egală măsură autorităților publice locale, Primăria Capitalei, cât și autorităților publice naționale – Ministerul Transporturilor.

Investiții sub-dimensionate în infrastructura de transport și în mobilitate urbană. În 2018, investițiile cu această destinație se situează la 140 milioane de euro (buget Capitală + buget RATB), insuficient pentru atingerea țintei stabilite în PMUD de aproximativ 3,5 miliarde euro până în 2030 (adică aproximativ 240 milioane euro pe an). De asemenea, în PMUD sunt menționate și alte surse care vor aduce până în 2030 suma totală de 6 miliarde euro. Problema este că utilizarea acestor alte surse este incertă sau chiar inexistentă. Astfel veniturile din parcare (estimate la 22 de milioane în acest an și la 450 milioane euro până în 2030 sunt nerealiste). La fel banii din fonduri europene și cei de la Bugetul de stat (câte 25 și, respectiv, 100 milioane euro anual, până la un total de 375 și, respectiv, 1.500 milioane euro până în 2030). *Sursa: PMUD pag. 299.*

Interese politice și electorale (evitarea costurilor de imagine și recompensarea clienților politici).

Înființare companiilor (care deja au înghițit 200 de milioane de euro) și amânarea eficientizării RATB sunt cele mai clare exemple. Acestora li se adaugă și amânarea unor decizii sau măcar dezbateri despre parcare în centru, descurajarea utilizării autoturismelor personale în centru, descurajarea soluțiilor de tip car – sharing și a oricărui soluții de transport bazate pe inovație.

Dezvoltarea urbană haotică și lipsa de integrare București – Ilfov au agravat problema traficului. În acest moment sunt mulți bucureșteni / ilfoveni care utilizează mașina personală pentru că pur și simplu nu au acces la un mijloc de transport în comun. Fie astfel de mijloace de transport vin cu o frecvență descurajantă, fie sunt excesiv de aglomerate, fie pur și simplu nu există nicio stație RATB pe o rază de 1km distanță de cartierul unde locuiesc. Mai mult, rutele RATB sunt aproape neschimbate din anii 90, deși nevoile de transport s-au modificat constant: noi cartiere de birouri, noi cartiere rezidențiale, noi dezvoltări în localitățile limitrofe etc.

Evident, la toate acestea se adaugă incompetența celor care conduc Primăria Capitalei. Prima dovadă a incompetenței este că nu își dau seama de cât de gravă este problema traficului. A doua dovadă a incompetenței este că nu vin cu absolut nicio soluție, nici măcar cu cele deja detaliate în PMUD. A treia dovadă a incompetenței este că atunci când vin cu soluții, sunt pur și simplu greșite (de exemplu supra-lărgirea Căii Călărași).

Viziunea USR

Pentru rezolvarea problemelor actuale, este nevoie de o strategie în trei pași³:

- **Dezvoltare.** În primii 3 ani de implementare, efortul trebuie să fie orientat preponderent spre: **investiții în infrastructură** (finalizarea de urgență a tuturor proiectelor aflate în întârziere, noduri rutiere, pasaje, parări tip park&ride, piste pentru biciclete), **modernizarea RATB** (nu doar ca infrastructură, parc auto și material rulant, ci și ca proceduri interne, eficiență, performanță etc.), rezolvarea optimă a **zonelor complexe** (transfer intermodal Piața Unirii, Piața Romană, Gara de Nord, Piața Victoriei etc). Logica este ca transportul public să devină mai atractiv decât utilizarea autoturismului personal. Oamenii nu trebuie "forțați" să renunțe la mașină, ci trebuie să li se ofere motive suficiente pentru a alege ei înșiși transportul public.
- **Reglementare.** Următorii 3 ani accentul ar trebui să cadă pe reglementare: **exigențe sporite legate de mediu** (trecerea la autobuze electrice, facilități de parcare și acces pentru autoturismele "verzi" etc.), **descurajarea utilizării autoturismelor personale** în zonele predispuse la blocaje în trafic (creșterea taxelor de parcare în centrul orașului, introducerea reglementărilor moderne de acces urban⁴ după unul din modelele existente la ora actuală în Europa, Low Emissions Zones⁵ etc.), **reglementarea unitară a parcarilor de reședință** în sensul taxării suplimentare a autoturismelor cu norme de poluare depășite etc., **facilități pentru soluțiile alternative** de tip car sharing, bike sharing etc.
- **Optimizare.** În următorii 3 ani, accentul ar trebui să cadă pe **îmbunătățirea mobilității urbane prin soluții inovative** care să sporească atractivitatea și accesibilitatea transportului public în comun și a soluțiilor alternative. Măsurile posibile pe această direcție sunt practic nelimitate: de la o necesară modernizare a stațiilor RATB și de la redesenarea traseelor până la introducerea unor sisteme (viabile de data aceasta) de facilitare a trecerii mijloacelor de transport în comun prin intersecțiile semaforizate sau la aplicații mobile pentru tarificarea parării, a călătoriilor cu transportul public sau chiar proiecte de regenerare urbană care să încurajeze soluțiile alternative de transport.

³ Este vorba despre o abordare generală, nu neapărat de pași strict delimitați temporar; anumite etape se pot suprapune pe anumite obiective, direcții etc.

⁴ <http://urbanaccessregulations.eu>

⁵ <http://www.eltis.org/discover/news/navigating-europes-urban-vehicle-access-regulations>

Măsuri propuse

1. Aplicarea măsurilor cu impact imediat. Iată câteva exemple:

- **Eliberarea trotuarelor și a benzilor ocupate de mașini parcate ilegal.** Chiar și acolo unde s-au făcut investiții pentru lărgirea carosabilului, sunt cazuri în care o bandă este ocupată cu mașini parcate ilegal. Soluția normală aici este pur și simplu aplicarea legii.
- **Delimitarea zonelor destinate circulației tramvaielor.** Așa cum s-a văzut, acolo unde a fost implementată această măsură, rezultatele au fost imediate și au constat în creșterea vitezei medii de transport, cu toate beneficiile ce decurg de aici: timp mai mic de așteptare, număr mai mare de călători transportați, timp mai mic de ajungere la destinație, condiții mai bune. Într-un cuvânt, atractivitate sporită a transportului public în comun.
- **Extinderea rutelor RATB** pentru a prelua cât mai mult din necesarul de transport generat de noile zone rezidențiale de la marginea orașului. Cei care locuiesc în aceste zone folosesc mașina personală nu pentru că țin neapărat, ci pentru că pur și simplu nu au acces la nicio rută RATB. Avem aceleași rute din anii 90. Este evident că nu mai corespund realității.
- **Respectarea benzilor unice RATB existente.** De multe ori acestea sunt fie blocate de mașini parcate, fie sunt aglomerate de mașini care circulă în mod ilegal în zonele respective.
- **Întreținerea corespunzătoare a tuturor zonelor de transfer intermodal, atâtea câte sunt ele.** Mizeria, starea de degradare, percepția asupra lipsei de securitate sunt factori care descurajează utilizarea transportului public. Cel mai elocvent exemplu este situația zonelor dedicate pietonilor de la pasajul Basarab.
- **Implementarea sistemului de management al traficului și a sistemelor moderne de taxare a parcarilor.** Nu sunt măsuri neapărat imediate, dar sunt măsuri ce pot fi aplicate într-un timp relativ scurt. De doi ani de zile, aceste probleme nu sunt gestionate sub nicio formă. Avem de anul trecut două companii municipale pentru aceste lucruri, însă, în afară de a cere bani de chirii și salarii nu au făcut nimic.
- **Lansarea unei aplicații mobile pentru monitorizarea în trafic a vehiculelor RATB,** care să permită utilizatorilor să afle în cât timp va veni următorul vehicul.
- **Încasarea tarifelor pentru parcarile publice din oraș.** În prezent, nu numai că prețul acestor parări este prea mic în comparație cu un preț corect de piață, dar sumele nici măcar nu sunt încasate în totalitate. Modalitatea învechită de taxare face ca în a doua parte a zilei, după ce angajații de la parcare pleacă acasă, proprietarii de mașini să poată parca în voie, iar așa-numiții "parcagii" să solicite bani pe care în mod normal ar trebui să-i încaseze Primăria.

2. Actualizarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă și respectarea noilor termene stabilite. Motive:

- Există **întârzieri majore pe foarte multe capitole**, iar acest lucru face ca Planul să fie în prezent irelevant. Nu putem să mai respectăm calendarul prezentat acolo, nu suntem în grafic, iar situația s-a înrăutățit. Trebuie să fim realiști, să acceptăm acest lucru și să vedem ce putem face în situația în care ne aflăm.
- Este nevoie de o **actualizare a datelor de intrare**. Studiile pentru PMUD au fost finalizate în 2014. Lucrurile s-au mai schimbat de atunci și trebuie să vedem care este situația astăzi, la 3 ani distanță. Oricum, chiar în PMUD se spune că acesta trebuie actualizat "cel puțin o dată la 5 ani sau mai des".

- Unele soluții este posibil să nu mai fie justificate din punctul de vedere al **raportului cost / beneficiu**. De exemplu: pentru cele două linii de tramvai rapid (3 și 7, adică Bragadiru – Voluntari și Popești Leordeni – Piața Victoriei) ar trebui investiți aproape 1 miliard de euro. La nivelul bugetului de investiții în transport din prezent (140 milioane de euro în 2018, cu perspective de scădere prin rectificări bugetare) ar însemna că abia peste 10 ani vom avea acest obiectiv atins. Am putea constata că îmbunătățim mobilitatea urbană investind această sumă în parcuri la marginea bucureștiului și linii de autobuz rapid, de exemplu.
 - Este nevoie de un **calendar precis și realist** de implementare a măsurilor. Graficul din PMUD este în prezent depășit, nu reflectă realitatea și este pe alocuri chiar problematic din punctul de vedere al sustenabilității investițiilor.
 - Nu în ultimul rând, sunt anumite **aspecte trecute cu vederea în actualul PMUD**, și anume: reglementările de acces auto urban și măsurile de mediu (facilități pentru vehicule verzi de exemplu).
3. **Alocarea anuală a unei sume de 15% din Bugetul Capitalei pentru investiții în transport:**
- În prezent, suma bugetată se situează la aproximativ 10% din bugetul anual, însă în ultimii doi ani a fost diminuată succesiv prin rectificări bugetare. În prezent, **ritmul degradării infrastructurii este mai mare decât ritmul modernizării ei**, iar sub-finanțarea nu face decât să adâncească această problemă.
 - Trebuie subliniat că problema de fond a Primăriei Capitalei este ponderea foarte mică a sumelor alocate pentru dezvoltare în detrimentul celor alocate pentru funcționare (25% față de 75%, însă de multe ori sumele pentru investiții sunt tăiate prin rectificări repetate). Aceeași problemă este și la RATB.
4. **Crearea unui Fond pentru Mobilitate Urbană** care să aducă un plus de până la 5% (în raport cu Bugetul Capitalei) pentru investiții în transport. Sursele de finanțare ale acestui fond vor fi stabilite în urma unei analize și consultări publice. Din practica internațională pot fi alese mai multe variante, de exemplu:
- Tarif suplimentar de parcare în centrul orașului (din păcate, Compania Municipală de Parking înființată de Gabriela Firea va genera fonduri exclusiv pentru plata salariilor și nu pentru investiții, ceea ce înseamnă ratarea unei oportunități de dezvoltare)
 - Taxarea marilor dezvoltări imobiliare
 - Reglementare de acces auto urban (soluții cu plată)
 - Taxe locale pe proprietate în funcție de accesibilitatea la mijloace de transport în comun⁶
 - Venituri din publicitate, închirieri etc.
 - Alte soluții⁷
5. **Pregătirea unui Proiect de Integrare Metropolitană** care să asigure într-un orizont de timp realist și viabil trecerea Metroroex și a Centurii Capitalei la Primăria București. De asemenea, ar putea fi analizată și posibilitatea ca o parte din veniturile obținute de primăriile de sector din impozitele locale (inclusiv pe autoturisme) să fie virate către Primăria Capitalei. Obiectivul este ca **în termen de maximum 10 ani, atât Metroroex cât și Centura Capitalei să fie în administrarea PMB**, iar integrarea să fie viabilă.

⁶ <http://www.uitp.org/sites/default/files/Financing%20public%20transport.pdf>

⁷ <https://uspigredfund.org/sites/pirg/files/reports/Why-and-How-to-Fund-Public-Transportation.pdf>
http://oro.open.ac.uk/2920/1/Enoch_Ison_30N04_Handover.pdf
<http://wricitieshub.org/online-publications/73-alternate-ways-finance-public-transport>

- Trecerea Metrorex este problematică – dincolo de interese politice – prin faptul că ar aduce o presiune suplimentară pe bugetul Capitalei, în sensul că ar trebui subvenționat cu o sumă aproape egală cu subvenția pentru RATB. Asta ar însemna ca subvenția pentru transport public (doar funcționare, nu investiții) ar reprezenta aproape 20% din Bugetul total al Capitalei, ceea ce ar face problematică dezvoltarea Capitalei. Din acest motiv, trecerea trebuie făcută în momentul în care subvenția pentru transport (RATB+Metrorex) va putea fi suportată de bugetul local.
 - Trecerea Centurii Capitalei este problematică din același motiv, al incapacității financiare (și manageriale) de a asigura întreținerea și investițiile la acest obiectiv. Din acest motiv, trecerea trebuie făcută după finalizarea lucrărilor de modernizare și lărgire și doar într-un orizont de timp în care întreținerea ei din Bugetul Capitalei ar fi sustenabilă.
 - Acest Proiect de Integrare Metropolitană ar putea aborda și relația cu primăriile de sector, dar și problema gestionării așa-numitelor zone complexe de transfer intermodal (gări, aeroport etc.)
6. **Achiziționarea de urgență de noi mijloace de transport, în special autobuze electrice, material rulant și autobuze rapide: 100 de autobuze electrice și 50 de tramvaie anual până în 2025.**
- Pe termen scurt este nevoie de încă 400 – 500 de autobuze. Și, în orizontul anului 2025 de încă pe atâtea. Autobuzele pe care Gabriela Firea se străduiește de doi ani să le cumpere abia ajung pentru a aduce parcul auto RATB la nivelul anului 2007. Atunci a fost finalizată livrarea celor 1000 de autobuze Mercedes Citaro. În 2014, aproximativ 350 dintre acestea nu mai funcționau. Așadar cele care sunt achiziționate acum abia acoperă necesarul de la nivelul de acum 10 ani. Problema este că suntem aproape de 2020 și necesarul de transport public este cu totul altul. Pentru a livra servicii de calitate, trebuie să extindem rețeaua, să facem transportul predictibil și confortabil. Iar modalitatea cea mai rapidă și cea mai eficientă cost/beneficiu este cea a achiziționării de autobuze.
 - Achiziționarea de **autobuze electrice** este absolut necesară întrucât durata de viață a acestora se suprapune cu o perioadă în care inclusiv Bucureștiul trebuie să se preocupe intens de reducerea poluării. Este oricum absurd că în anul în care metropole europene interzic mașinile diesel, noi vom primi prima tranșă din lotul de autobuze pe motorină aflat acum în proceduri. O evaluare realistă arată că ar **trebui achiziționate aproximativ 100 de autobuze electrice anual astfel încât în 2025 flota de autobuze existentă să fie înlocuită în proprietate de 90%.**
 - În privința materialului rulant, trebuie spus că, **din cele 475 de tramvaie, doar 13 au fost introduse după anul 2000. Restul au fost construite între 1972 – 1990.** Durata de exploatare este de aproximativ 30 de ani și se apropie de final. Potrivit PMUD (pag. 461), în următorii 8 ani ar fi nevoie de 270 de tramvaie (investiție totală de peste 600 milioane euro). Însă această evaluare este una destul de optimistă. **O evaluare realistă arată că până în 2025 ar trebui înnoit aproximativ 80-90% din materialul rulant, adică cel puțin 400 de tramvaie noi (aproximativ 50 de tramvaie pe an).**
 - **Autobuzele rapide** sunt o soluție care combină prețul autobuzelor cu facilitățile de transport și modul de operare al tramvaielor. Acestea ar putea să deservească liniile cu grad mare de încărcare periferie – puncte de transfer intermodal. În general, această soluție a dat rezultate foarte bune acolo unde presiunea pe transportul public era foarte mare, iar resursele disponibile pentru investiții erau limitate.
7. **Construirea a 15 parcări tip Park&Ride la principalele puncte de acces în București, concomitent cu extinderea unor trasee RATB și cu introducerea unor linii de autobuz rapid, în sistem de transfer intermodal. În PMUD sunt 5 Parcări propuse, cu recomandarea extinderii, în funcție de rezultatele**

unor analize ulterioare (pag. 509). Pentru acoperirea tuturor intrărilor în Capitală, ar mai fi nevoie de încă 10 – 11 parcări.

- Este important ca aceste parcări să ofere acces la mijloace de transport atractive: metrou, tramvai sau, acolo unde niciuna din cele nouă nu există, ar putea fi înființate linii de autobuz rapid.
- În cazul în care nici varianta autobuzului rapid nu este viabilă, ar trebui extinse liniile curente RATB. Evident, extinderea acestor linii nu se poate face decât atunci când parcul auto va permite acest lucru.

8. Dezvoltarea și încurajarea soluțiilor de mobilitate alternativă: piste pentru biciclete, zone pietonale, zone cu utilizare mixtă, soluții de calmare a traficului, soluții de regenerare urbană.

- Aceste zone sunt corect identificate în PMUD (pag. 552) și trebuie transpuse în practică. Ceea ce trebuie adus nou față de PMUD este o mai mare atenție acordată zonelor cu utilizare mixtă. Pe termen lung, una din soluțiile ce și-au dovedit viabilitatea este ca pe străzile mai înguste să se asigure acces doar mijloacelor de transport în comun, bicicliștilor și pietonilor. Acest lucru ar duce la o calmare a traficului, la încurajarea utilizării transportului în comun și a soluțiilor alternative. O astfel de soluție ar putea fi aplicată în zona Căii Călărașilor, evident, o dată cu un proiect de regenerare urbană.

9. Încurajarea platformelor de car-sharing și bike-sharing, integrarea soluțiilor inovative în mixul de mobilitate urbană

- Actuala administrație păstrează o viziune de secol 19 asupra dezvoltării orașului, iar regulamentul de taxi ce a generat atâtea discuții la finalul acestui an arată încă o dată incapacitatea de a înțelege care sunt problemele și care sunt soluțiile.
- Încurajarea acestor platforme de tip Car-sharing și bike-sharing înseamnă facilități urbane (locuri de parcare, puncte de transfer), servicii publice gratuite, acces preferențial etc.
- Tot la capitolul integrarea soluțiilor inteligente ar putea intra aplicațiile mobile de taxare pentru transport public în comun și pentru parcări, ajustarea traseelor în funcție de datele de trafic reale etc.

10. Aplicarea unor măsuri pentru reducerea poluării cauzate de trafic, în special de încurajare a tehnologiilor verzi și a soluțiilor alternative de transport.

- Există practici de succes în privința încurajării tehnologiilor verzi (Parcările gratuite pentru autoturisme electrice, puncte de încărcare gratuită etc.).
- Însă nu doar mașinile convenționale sunt sursă a poluării: de multe șantierelor, lucrările sau intervențiile asupra carosabilului, străzile neasfaltate sunt tot atâtea surse de praf și poluare. Soluțiile trebuie să vizeze așadar toate aceste probleme. Oricum, pentru multe din ele, există legislație și trebuie doar ca legile existente să fie aplicate.