



PROIECTUL CAPRICE

Martie 2011

7

REGIUNI DE CAPITALE CARE INTEGREAZĂ TRANSPORTUL PUBLIC ÎN SCOPUL EFICIENTIZĂRII ENERGETICE

Strategia de transport a orașului Varșovia

Strategia în domeniul Transporturilor a orașului Varșovia este un document strategic complet. Pe baza unei examinări detaliate a stadiului actual al sistemului de transport și a unei analize SWOT*, aceasta stabilește obiectivele generale ce alcătuiesc Politica de Transporturi a Orașului Varșovia. Ulterior sunt descrise sarcini distincte corespunzătoare fiecărui sector al sistemului de transport. Îndeplinirea acestor sarcini este condiția implementării cu succes a Politicii. Strategia în domeniul Transporturilor a fost întocmită de profesioniști cu înaltă pregătire și specialiști implicați în organizarea zilnică a rețelei de transport din Varșovia. Documentul a fost aprobat în luna iulie 2009 de Consiliul Local al Orașului Varșovia, prin susținerea unanimă a membrilor Consiliului. Toate aceste elemente ne conduc spre ideea că realizarea strategiei va continua și rezultatele sale vor fi sustenabile.

*Analiza SWOT: Calități, Defecte, Oportunități și Amenințări

Prezentare generală

Pentru Varșovia, organizarea strategică a dezvoltării sistemului de transport are o tradiție îndelungată. Prima Politică de Transporturi pentru Varșovia a fost aprobată în 1995 de Consiliul Orașului Varșovia, ținând cont de poziția sa de prim oraș al Poloniei. Îndeplinirea acestei politici este în derulare, în anii ce au urmat apărând alte documente de organizare urbană strategică, având un impact semnificativ asupra dezvoltării sectorului de transporturi. La jumătatea primei decade a secolului 21 a apărut evidentă necesitatea elaborării unui nou document strategic privind sectorul de transporturi. Pe de o parte, politica de transporturi din 1995 nu mai corespundea actualității, pe de altă parte, documentele cele mai actuale abordau foarte general tematica transporturilor. În plus, necesitatea unei noi strategii rezulta din presiunea crescută exercitată de congestiile de trafic din Varșovia, dar și din exigențele Uniunii Europene pentru o abordare strategică în utilizarea fondurilor structurale. În consecință, lucrul la o nouă strategie destinată transporturilor pentru Orașul Varșovia a demarat în 2005. Între capitolele din Strategie a fost prevăzută o actualizare a politicii de transporturi. Echipa de elaborare a strategiei a fost formată din cadre didactice de la Universitatea Tehnică din Varșovia și din specialiști ai Departamentului de Transporturi ai Primăriei Varșovia. Strategia a fost aprobată la 9 iulie 2009 de Consiliul Local al Orașului Varșovia, prin vot unanim al membrilor Consiliului (100% din voturi).

Structura Strategiei

Strategia este repartizată pe 5 secțiuni:



Cofinanțat de Fondul European de Dezvoltare Regională



1. Examinarea stadiului actual oferă o imagine de ansamblu asupra problemelor actuale și dificultăților din sistemul de transport din Varșovia;
2. Analiza SWOT evidențiază punctele forte și punctele slabe ale sistemului de transport și oportunitățile externe și amenințările;
3. În urma acestei analize, a treia secțiune a Strategiei se ocupă de actualizarea Politicii de Transporturi a Orașului Varșovia. Politica expune pe scurt obiectivele generale ale Orașului în domeniul transporturilor;
4. Partea principală a Strategiei o reprezintă un plan de dezvoltare descriind în detaliu sarcinile aflate în responsabilitatea Orașului pentru realizarea obiectivelor Politicii (pct. 3);
5. La finalul documentului sunt atașați indicatori pentru dirijarea și controlul implementării Strategiei și sunt prezentate și normele cu privire la diseminare-transfer și publicitate.

Politica în domeniul Transporturilor și Planul de Dezvoltare pentru Transporturi reprezintă secțiunile principale. Politica de Transporturi definește 6 obiective generale:

- Organizarea accesibilității orașului în ce privește conexiunile interne și externe;
- Mărirea gradului de confort al călătoriei, în special a nivelului accesibilității în cazul cetățenilor cu disfuncții de mobilitate;
- Stimularea creșterii economice și îmbunătățirea organizării spațiale;
- Sporirea siguranței în trafic și a siguranței individuale a participanților la trafic;
- Îmbunătățirea condițiilor de mediu;
- Accentuarea prestigiului și importanței Orașului Varșovia.

Planul de Dezvoltare pentru Transporturi (secțiunea 4 din textul documentului) reflectă obiectivele definite în cadrul Politicii. Planul este compus din 4 secțiuni principale: sarcini detaliate privind dezvoltarea transportului public, investiții în rețeaua de drumuri, acțiuni privind siguranța circulației și modernizarea transportului cu bicicleta. În ultima parte a actualului articol vor fi expuse detaliat sarcinile privind dezvoltarea sistemului de transport public.

Dezvoltarea Sistemului de Transport Public

1. **Stabilirea unei autorități metropolitane comune pentru transporturi:** în prezent, responsabilitatea pentru organizarea transportului public se împarte între administrațiile zonale (municipalități) din cadrul aglomerației urbane Varșovia. Există o zonă urbană de dimensiuni mari - Orașul-Capitală Varșovia – și mai multe orașe mici și sate în împrejurimile capitalei. Varșovia a convenit câte un acord bilateral cu multe din acestea (în prezent, 29), constituind baza organizării transportului suburban cu municipalitatea din respectiva zonă. Totuși, sistemul în discuție este fragmentat și dificil de coordonat. În acest sens, obiectivul strategic al Orașului Varșovia îl reprezintă stabilirea unei organizări comune, cu participarea tuturor municipalităților implicate. Acest mod de organizare poate înlocui sistemul bazat pe contracte bilaterale.

2. **Modernizarea și dezvoltarea rețelei de tramvai:** rețeaua de tramvai din Varșovia are peste 100 de ani (trenurile electrice există din 1908). Spre deosebire de multe orașe vest- și est-europene, capitala Poloniei nu a finalizat lucrările la rețeaua sa de tramvai în anii 60' și 70', deși au existat condiții în acest sens și, astfel, unele părți din rețea s-au eliminat. Rețeaua de



tramvai existentă, având peste 120 de kilometri (mai mult de 90% din linii sunt separate de traficul auto) este o bună bază de susținere pentru un sistem de transport eficient și rapid. Principala problemă este că atât rețeaua de tramvai, cât și flota de vehicule sunt vechi sau au o condiție tehnică deficitară. De aceea, necesită investiții pentru înlocuirea lor. Un alt aspect este lipsa prioritizării tramvaielor la intersecții. Strategia urmărește, deci, să rezolve aceste probleme prin modernizarea liniilor de bază și prioritizarea tramvaielor. O parte din aceste acțiuni deja s-au întreprins. Într-adevăr, între anii 2007-2013, Varșovia modernizează cele 4 linii de tramvai ce tranzitează centrul orașului. Aceasta are ca efect conversia profilului rețelei de tramvai într-un mod de transport modern și cu grad înalt de eficiență.

3. Continuarea dezvoltării rețelei de metrou: construcția primei linii de metrou la Varșovia s-a finalizat în 2008, după 25 de ani de lucrări de construcții în multe etape. Strategia prevede necesitatea continuării dezvoltării rețelei de metrou. Aceasta este în acord cu lucrările de pregătire ale liniei nr. 2, demarate deja înainte de 2008. Între anii 2010-2013 se construiește porțiunea centrală a liniei de metrou nr. 2 și se va extinde apoi spre zonele vest și nord-est limitrofe. Pentru că este modul de transport cel mai rapid, sigur și convenabil, metrourul are un rol de bază în optimizarea segmentării modale în transportul public, încât și cele mai serioase eforturi în ce privește lucrările sale de construcție rezultă ca justificate.

4. Îmbunătățirea transportului feroviar: Varșovia are o foarte bună rețea feroviară, în zona centrală cu linii electrificate și actual modernizate ce diverg din oraș în 7 direcții diferite. În subteranul zonei centrale a orașului există un tunel unde toate trenurile pot face opriri în toate stațiile importante, fără a fi nevoie de manevre de schimb în stații. În plus, în interiorul tunelului traficul național este separat de cel regional. În pofida acestor foarte bune premize, rețeaua feroviară nu a jucat un rol dominant în configurația sistemului de transport public din Varșovia, până la începutul primei decade a secolului XXI. Strategia prevede ca obiectiv o exploatare mai bună a capacității generoase a rețelei feroviare. Obiectivul poate fi atins printr-o conexiune a sistemelor tarifare din rețeaua feroviară cu cele ale altor moduri de transport public, printr-o mai bună corelare de orare și, în sfârșit, printr-o adaptare mai apropiată a infrastructurii feroviare la solicitările din transportul public local. Toate aceste obiective sunt, în parte, îndeplinite: cele mai multe din biletele de călătorie utilizate în rețeaua de transport public pot fi utilizate și în rețeaua de trenuri regionale, există un operator feroviar local desemnat în 2005, exercitând responsabilități în cadrul rețelei locale și suburbane, pe traseul liniilor modernizate fiind introduse stații noi.

5. Conexiunea diverselor moduri de transport: o mai bună organizare este necesară nu numai în cazul căilor feroviare, ci și între moduri de transport diferite. În acest context, principalele obiective ale Strategiei sunt următoarele: construcția nodurilor multimodale, coordonarea orarelor, adaptarea informațiilor pentru călători și integrare tarifară.

6. Dezvoltarea urbană și transportul cu autobuze pe liniile preorășenești: peste 50% din călătoriile din transportul public sunt efectuate cu autobuze. Acest mod de transport îndeplinește un rol de bază în toate zonele orașului unde transportul public feroviar este deficitar (metrou, tren sau tramvai) și în majoritatea orașelor mici și satelor din zona suburbană fără conexiuni feroviare cu Varșovia. Cele mai importante dificultăți ale acestui mod de transport sunt date de prioritizarea în trafic, întrucât congestia de trafic produsă de

automobile implică disfuncții în mersul autobuzelor, diminuând solicitarea publicului pentru acest mod de transport. Prioritizarea poate fi asigurată prin organizarea unor noi linii de autobuze – în prezent sunt numai aproximativ 40 de kilometri de linii de autobuz din întreaga rețea de aproximativ 1.150 de kilometri de linii de autobuz.

7. Modernizarea materialului rulant din rețeaua de tramvai și autobuz: după etapa de tranziție de la începutul anilor 1990, flota de autobuze și de tramvaie nu a fost reînnoită într-un ritm corespunzător. Lipsa înlocuirilor a avut ca efect o exploatare excesivă a flotei de vehicule și - ca atare- o depășire a vârstei medii a flotei (unele din trenuri depășeau 50 de ani de utilizare, unele din autobuze depășeau 25 de ani de utilizare). O înlocuire rapidă a flotei vechi a început după anul 2005. S-a înlocuit peste 40% din flota de autobuze și au fost achiziționate 200 de tramvaie noi cu platformă joasă pentru înlocuirea a 40% din flota de tramvaie vechi. Obiectivul strategic este de a întreține un ritm constant și sustenabil de înlocuire a flotei și regresia vârstei medii a flotei până la un nivel acceptabil.

8. Sistematizarea rețelei de drumuri: În prezent, Varșovia dispune de o rețea de drumuri constând din mai multe căi directe slab circulate. Deși în ultimii ani a fost vizibilă tendința de a dispune linii intens tranzitate pe direcțiile centrale, rețeaua este încă foarte divizată. Pe de o parte, arhitectura rețelei induce ca o bună coordonare să fie foarte dificilă, din cauza diverselor puncte de origine și destinație ale multelor trasee traficând direcțiile centrale. Pe de altă parte, optica utilizatorilor transportului public -în special persoane în vârstă – în ce privește conexiunile directe este încă foarte rigidă și greu de schimbat. Strategia prevede ca obiectiv pe termen lung anularea legăturilor directe cu sarcină redusă de călători, suplimentarea numărului de vehicule al flotei și -în consecință- a frecvenței utilizării liniilor centrale cu un număr de linii complementare de tranzit între ultimele și cele mai nou construite zone cu indice scăzut al densității populației. În acest mod se poate ajunge la o utilizare mai eficientă a flotei existente de vehicule și, ulterior, la o călătorie mai accesibilă cu transportul public.

Noul plan pentru politici de mobilitate urbană în Île-de-France : un plan de acțiune concretizat într-un parteneriat și o abordare combinată

Un document-cadru pentru politica în domeniul transporturilor

În Île-de-France, transportul și sistematizarea urbană sunt în responsabilitatea mai multor entități. Planul urban regional de mobilitate în Île-de-France ('Planul de Deplasări Urbane' în Île-de-France' – PDUIF) urmărește coordonarea diverselor politici la nivel regional pentru toate modurile de transport – transport public, autovehicule private, *transport cu vehicule motorizate cu două roți*, mersul pietonal, mersul cu bicicleta și politicile pentru parcaje și utilizarea drumurilor. Planul vizează atât transportul clienților, cât și livrări și transport de bunuri. De asemenea, se ocupă și de aspectele de sistematizare urbană în relație cu necesarul din transporturi.

*În Franța, planurile de mobilitate urbană sunt documente obligatorii în cazul orașelor cu peste 100.000 de locuitori, de la intrarea în vigoare a legii privind calitatea aerului și utilizarea rațională a energiei (1996)



Astfel, PDUIF constă într-un plan-cadru de acțiune pentru toți actorii din transporturi, fără deosebire de nivelul lor decizional, pentru a-i asista în a lua decizii coerente la nivel regional, decizii la timp, cu siguranța că acestea sunt financiar fezabile.

Primul PDUIF, aprobat în anul 2000, a fost întocmit de guvern în parteneriat cu regiunea și cu Autoritatea de Transport (Sindicatul de Transporturi) din Île-de-France (abrev.: STIF). De când a intrat în vigoare legea 'Libertăți și Responsabilități locale', a fost introdusă în anul 2005 responsabilitatea evaluării PDUIF, decizia revizuirii și a redactării acestuia fiind din nou în sarcina STIF. Revine deci ca sarcină Regiunii Île-de-France să revoce PDUIF, să adune opiniile factorilor responsabili cu transportul, să supună atenției publice un Set de întrebări și în final să obțină opinia instituțiilor de stat. La sfârșitul acestui proces, Consiliul Regiunii va aproba noul PDUIF.

PDUIF are un rol central în registrul documentelor de sistematizare. Trebuie să concorde cu Master-Planul Regiunii Île-de-France ('Structura Directoare a Regiunii Île-de-France' – SDRIF), acestuia îi poate atribui soluționarea problematicii de transporturi în sensul acțiunilor efective. Documentele de sistematizare urbană întocmite la nivel local de un sector sau de un grup de sectoare trebuie aliniate la PDUIF în interval de 3 ani de la aprobarea ultimului dintre documente.

Un parteneriat și o abordare combinată

Evaluarea PDUIF 2000 a evidențiat că aproape jumătate din activitățile atribuite PDUIF au fost inițiate în principal de cei cu atribuții în domeniul transporturilor. Dar activitățile PDUIF au incidență cu multe aspecte diferite de transportul public. Concret, în cazul activităților materializate, finanțarea și responsabilitatea implementării au fost precis definite.

Pentru a soluționa problemele de implementare resimțite cu prilejul evaluării PDUIF, toți partenerii vizați au fost implicați încă din stadiul de proiect al noului PDUIF.

S-a stabilit un comitet de parteneri implicând toți factorii din Île-de-France responsabili cu mobilitatea: statul, regiunea, departamentele, asociația primăriilor din Île-de-France, companiile de transport de călători, camerele de comerț, managerii de utilități, instituțiile în relație cu transporturile, asociațiile de protecția mediului, utilizatorii rețelei de transport, cetățenii cu mobilitate redusă, asociațiile profesionale în sectorul transportului de bunuri, taximetriștii, uniunile comerciale și sindicatele.

Pe lângă comitetul în parteneriat, STIF a organizat un proces de consultare publică, pentru a mobiliza și a grupa în cadrul dezbaterilor toți factorii implicați în problematici de mobilitate la nivelul Regiunii Île-de-France: publicul larg, agenții economici și comunitățile locale. Acest proces de consultare a avut loc în lunile septembrie 2009 - aprilie 2010, o primă etapă de însumare a contribuțiilor fiind urmată de un timp pentru dezbateri:

- 9.000 de contribuții din partea cetățenilor, rezultate în urma unui set de întrebări la o adresă de Internet rezervată;

- 5 ateliere de lucru cu scop de a semnaliza ca opiniile categoriilor specifice de utilizatori să fie cunoscute (tineri rezidenți din districte, rezidenți din zona suburbană, utilizatori ai vehiculelor motorizate cu două roți și conducători de vehicule), invitați să se exprime în cadrul atelierelor;



- 300 de răspunsuri la un set de întrebări adresate partenerilor (districte, orașe, departamente și alți parteneri principali ai STIF).

Următoarele contribuții sunt premergătoare dezbaterilor:

- 4 reuniuni cu 200 de reprezentanți din zona economică;
- 1 zi de dezbateri cu 150 de reprezentanți aleși;
- 1 grup de lucru cu ingineri din instituții publice în domeniul schimburilor bilaterale între districte (reprezentând împreună toate districtele franceze).

Această abordare a fost concepută similar grupurilor tehnice de lucru structurate să finalizeze proiectul planului de acțiune pe baza rezultatelor consultărilor.

Plan de acțiune - menținere

Noul PDUIF este un plan de acțiune structurat pe 9 tipuri de condiționări.

- (1) Acțiuni asupra formelor urbane și dezvoltare urbană
- (2) A contribui ca transportul public să devină mai atractiv
- (3) Relansarea mersului pietonal ca element major în catena mobilității
- (4) O nouă șansă mersului cu bicicleta
- (5) Contribuții privind condițiile de utilizare a modurilor individuale de transport motorizate
- (6) A face integral accesibilă configurația mobilității
- (7) Sistematizarea judicioasă a circulației de bunuri și accentuarea schimburilor modale
- (8) Convingerea factorilor-suport și stimularea dorinței lor de a conlucra
- (9) Dezvoltarea conștiinței civice

Constrângerile (2) –(7) au ca obiect drumurile publice, baza tuturor tipurilor de mobilitate. Obiectivul este deci de a pune în ordine o distribuție multi-modală efectivă a drumurilor publice.

Acest plan de acțiune este aliatul unui sistem de guvernare cu scop să mobilizeze toți factorii. Într-adevăr, PDUIF- dincolo de rolul său de document de organizare strategică- este un concept ce trebuie pus în ordine din prezent până în anul 2020. Noul PDUIF va avea la bază o formulă a comitetului director reprezentativă pentru Regiune, departamente, reprezentanții districtelor și ai statului. Acest comitet trebuie să se reunească anual pentru a evalua progresul implementării, dar și pentru a decide măsuri de corecție a abaterilor- dacă este cazul- sau de punere în scenă a unor noi activități.

Țelul noului PDUIF este și de a menține o consultare continuă cu partenerii și, astfel, de a da posibilitatea tuturor partenerilor ca o dată pe an - în special în cazul EPCI (organismelor publice de conlucrare inter-comunală) - să se întâlnească și să discute stadiul anual al implementării și să-și transfere bune practici.

Sistemul de Management al Traficului implementat la București (BTMS)

Implementarea de Primăria București a unui Sistem UTC* complet integrat (Sistem de Management al Transportului Public și Sistem de Control al Traficului CCTV**) a început în 2007. Acest sistem asigură un domeniu larg de informații UTC centralizate, din zona de control a sistemului- cu prioritate pentru transportul public în cazul unui număr de 100 de intersecții prevăzute cu semnalizatoare luminoase și marcaje pietonale din cadrul inelului central de trafic și a zonei centrale a Capitalei. Cele 263 de intersecții cu semnalizatoare din oraș, neincluse în sistem, vor fi integrate ulterior.

* Control Trafic Urban

** TV cu Sistem Închis (pentru camerele instalate la intersecții)

Următoarele categorii de lucrări au fost executate în cadrul etapelor de implementare:

- control adaptiv al traficului la joncțiuni în cazul a 2 intersecții;
- instalarea de dispozitive de iluminat de cea mai bună calitate pentru un număr de 100 de intersecții;
- instalarea unui sistem de comunicații prin fibră optică între intersecții;
- dotarea unui număr de 300 de vehicule R.A.T.B. cu dispozitive de sistem specifice;
- implementarea unei unități de control de trafic;
- instalarea programelor informatice specifice controlului de trafic;
- pregătirea documentației și proiectelor specifice.

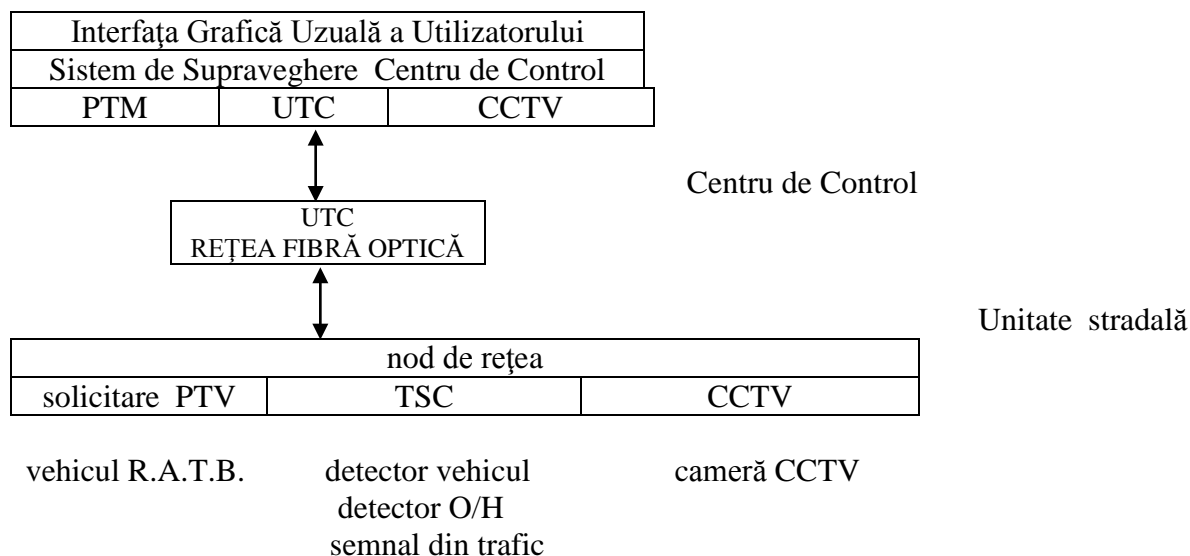
(foto: drepturi de autor Dragoș Daniel Mihăilescu)

BTMS prevede necesitatea îmbunătățirii aspectului unor intersecții, dar și instalarea unui subsistem UTC adaptiv de trafic. Subsistemul UTC va asigura coordonare între intersecțiile cu semnalizatoare de trafic, pentru optimizarea rețelei, ca răspuns la solicitările de trafic, dar va asigura și semnalizare luminoasă prioritară vehiculelor de transport public detectate având rulaj întârziat. Rețeaua metropolitană de drumuri intens utilizate conține inelul central de trafic și liniile nord-sud ce tranzitează direct centrul orașului. S-a avut în obiectiv ca aceste linii să formeze zona inițială supravegheată de UTC, însumând aproximativ 100 de intersecții. BTMS conține trei mari subsisteme: UTC, PTM* și CCTV.

* Managementul Transportului Public



Configurația Sistemului UTC / CCTV de Management al Traficului București



Sistemul integrat de Supraveghere Centru de Control (CCSS) este format din module de bază ale sistemului ce conțin: selecția strategiei de control de trafic, controlul bunei execuții, raportare, managementul erorilor și managementul rețelei de comunicații. CCSS include de asemenea un modul de informare privind traficul și deplasările, pentru a livra călătorilor informații despre sistem și servicii, prin Internet.

Subsistemul PTM comunică cu subsistemul UTC și controlorii semnalelor din trafic pentru a da prioritate (de ex.) vehiculelor semnalate că prezintă întârzieri *în trafic*. PTM include posibilitatea localizării automate a vehiculelor prin GPS*, cu această informație transmisă de la vehicule individuale spre o rețea de frecvență digitală (TETRA**) cu voce/ date spre Centrul de Control și spre o unitate (post) R.A.T.B de reglaj de la distanță. Subsistemul PTM are potențial pentru o ulterioară extindere, inclusiv afișajul informației în stațiile de autobuz și la bordul vehiculelor.

*Sistem Global de Localizare a poziției (utilizat în vehiculele de transport public pentru PTM)

** Centru de emisie (comunică date și voce pentru PTM)

BTMS monitorizează și controlează principalele artere ale orașului și se prevede – pe baza rezultatelor primite de la alte orașe europene - ca traficul adaptiv UTC combinat cu prioritizarea transportului să aducă beneficii deosebite călătorilor.

În aprilie 2010 au avut loc multe teste de analiză a modului de eficientizare a transportului public utilizând aceste sisteme. A fost vizată circulația pe două linii de transport public cu autobuzul. În comparație cu aprilie 2009, durata parcurgerii a jumătate de ciclu a scăzut cu 15%, însă diferența față de sosirea în graficul planificat nu a depășit 50% (în condițiile unui traseu fără defecțiuni ale vehiculului, cu flux de călători). A rezultat că beneficiile transportului public sunt vizibile și multiple (scăderea duratei de mers, în cazul parcurgerii unei jumătăți de ciclu- cu impact direct asupra mării capacității orare de transport, scăderi ale costurilor de funcționare și cu angajații și îmbunătățirea calității serviciului prin

organizarea unui orar fix, în concordanță cu solicitările de transport, dar și informații în timp real pentru călători).

Din aceste motive, extinderea acestui sistem la nivelul întregii flote de vehicule este un aspect important, de realizat în 2011. În acest sens, sunt planificate trei etape distincte de instalare a BTMS, pentru: a) 770 de autobuze ; b) 300 de tramvaie și c) 266 de troleibuze, împreună cu îmbunătățirea condițiilor de monitorizare a flotei prin intermediul Centrului de Management al Transportului Public.

Atelierul 6 CAPRICE organizat în România cu tema ,Sistematizarea mobilității urbane și cuplarea serviciilor de transport public în managementul de trafic pe drumurile urbane, mobilitate durabilă și transport public la solicitări’

Al 6-lea atelier al Proiectului CAPRICE a fost găzduit de Primăria Municipiului București (P.M.B.) pe durata a trei zile (8-10 septembrie 2010). Obiectivele atelierului au fost schimbul diverselor rezultate pe tema organizării mobilității urbane durabile la nivelul regiunilor de capitale europene și problematici de transport public. La finalul atelierului au fost selectate multe exemple de bună practică în domeniul sistematizării și au fost formulate orientări pentru o mobilitate urbană durabilă.

Primăria București nu are o Autoritate Metropolitană de Transport Public. Operatorii sunt subordonați unor autorități diferite (Primăria și Ministerul Transporturilor). Strategia pe termen lung este îndeplinită separat de operatori, cu rezultate cu efect limitat.

Decizia privind un prim Master- Plan pentru Transporturi al Bucureștiului a fost adoptată la sfârșitul anilor '90. Ca răspuns la solicitarea Guvernului României, Guvernul Japoniei a decis să realizeze ,Studiul Complex de Transport Urban al Municipiului București și al zonei sale metropolitane, România’. Ca atare, Agenția Japoneză de Cooperare Internațională* - responsabilă oficial cu implementarea programului de cooperare tehnică din partea Guvernului Japoniei - a întocmit studiul, dar domeniul studiului a fost convenit în februarie 1998. În România, studiul pe teren, abordat integral, a început în iulie 1998, raportul de început al studiului fiind prezentat în septembrie 1998.

*JICA

Obiectivele acestui Master- Plan au fost următoarele:

1. întocmirea unui Master- Plan Complex de Transport Urban al Municipiului București și al zonei sale metropolitane, valabil până în 2015;
2. realizarea unui studiu ulterior privind proiecte și programe prioritare ce trebuie implementate într-un interval de doi sau trei ani după finalizarea studiului;
3. realizarea transferului de tehnologie prin implementarea studiului.

Master-Planul de Transport implementat de JICA în 1998 a fost de curând actualizat. Master-Planul actualizat estimează impactul implementării proiectelor prioritare și al strategiilor de dezvoltare pentru rețeaua de transport, pe scenariu sau pachet de proiect, dar și

măsuri de dezvoltare a unui sistem de transport eficient pentru două orizonturi de timp: 2013 și 2027. Pentru aceste orizonturi de timp s-a ținut cont de patru scenarii diferite de dezvoltare. Distinct, scenariile iau în calcul dezvoltarea socio-economică a Bucureștiului, a zonei sale metropolitane și dezvoltarea la nivel național (dezvoltări prevăzute pentru sistemul de transport public, inclusiv metrou), dar și strategii specifice și măsuri atractive în scopul utilizării transportului public și de descurajare a utilizării autovehiculelor.

Conceptul de bază al Master- Planului actualizat: studiul este întocmit la nivel strategic, fiind luate în calcul 80 de zone administrative ale Bucureștiului, 32 de zone cuprinse în zona de imediată vecinătate (influență) – Județul Ilfov, în continuare județele din România sunt abordate separat, ca unități individuale, iar zonele Uniunii Europene sunt privite ca diverse zone externe constituite din grupuri de țări. Această abordare conduce la includerea unei zone urbane într-o zonă metropolitană, realizând și conexiuni între București și județele din România, dar și cu alte țări ale Uniunii Europene.

În ce privește managementul de trafic al drumurilor urbane este important de semnalat că Centrul de Control al Traficului din București va fi extins încât să înglobeze toată zona urbană a orașului, prioritizând transportul public. Linii de transport demarcate și coridoare speciale pentru autobuze, troleibuze și tramvaie sunt dispuse în prezent pe câteva trasee, în timp ce stații multimodale sunt efective în unele zone.

Sistemul de Management al Transportului Public (PTM) a fost implementat pe un număr de 230 de autobuze, 38 de trolee și 34 de tramvaie. PTM dă posibilitatea unui control și unei reglări automate și răspunde nevoilor companiilor de transport prin afișarea automată în sistem, localizarea vehiculului, monitorizarea stării flotei, controlul regularității serviciului, managementul defecțiunilor majore, inspecția sistemului grafic, informații pentru călători în stații și la bordul *vehiculelor*, servicii de informare clienți, sistematizarea serviciului de transport și managementul flotei.

S-a prevăzut întocmirea unui studiu de organizare a unor străzi cu sens unic și linii rezervate pentru vehiculele de transport public. Sistemul de transport public din București prezintă deficiențe în organizarea de linii de transport public dedicate și parțial deficiențe în instalarea de semnalizatoare de trafic adaptive, pentru a indica prioritatea în intersecții. Astfel, selecția unor străzi reprezentative, potențial a fi străzi cu sens unic pentru mobilitatea din trafic, se dovedește esențial. Tot centrul Bucureștiului va fi - în aceste condiții - organizat pe principiul 'străzi cu sens unic', artere pietonale și linii speciale pentru transport public și biciclete.

Relativ la transportul public la solicitări, actuale extinderi ale rețelei de transport public de suprafață sunt în derulare sau sunt programate, mai ales în ce privește rețelele de autobuz și tramvai (de ex.: noi zone comerciale, inelul central de trafic, organizarea unui inel secundar de trafic). În acest sens s-a realizat un proiect de dezvoltare a rețelei de transport public în cadrul zonei metropolitane a Municipiului București și definirea etapelor ulterioare de dezvoltare până în 2025.

ZTM Varșovia a evidențiat sistematizarea transportului public pe ansamblu în cadrul multor documente strategice. Strategia de dezvoltare a orașului *Varșovia* până în anul 2020 prezintă principalele priorități ale Varșoviei privind condiții mai bune de viață pentru locuitori, un grad sporit de siguranță, dezvoltarea științei și economiei și configurarea unui nou aranjament spațial. Acest document evidențiază 5 obiective principale pentru viitorul apropiat, focusate pe importanța transportului public (TP).

Studiul cu tema principii și direcții ale managementului spațial se aplică teritoriului Orașului Varșovia (în interiorul granițelor teritoriale) și abordează ordinea spațială și aspecte de dezvoltare. Prezintă separat zonele din oraș și principalele funcțiuni pe o zonă, sistemele-țintă (rețeaua de drumuri, sistemul de transport public și infrastructura), gradul de aglomerare al unei zone locuite (3 zone principale), accesibilitatea minimă spre stațiile TP (la 300 de metri, 400 de metri și 500 de metri distanță) și aspecte de ecologie. Deși o municipalitate trebuie să elaboreze acest gen de studiu tipic, ca bază pentru planurile sale urbanistic zonal și de detaliu, nu există o obligație legală.

Planurile Locale de Dezvoltare (Planuri de utilizare a teritoriului) sunt planuri segmentare (zone mici din oraș) și documente obligatorii de aliniere la legislația locală. Cele mai detaliate și descriptive documente întocmite conform cu Studiul au corespondent în principiile și direcțiile managementului spațial. În caz particular, toate planurile descriu străzile organizate special pentru transportul public, locația intersecțiilor, locația punctelor de joncțiune din TP, densitatea unei zone construite, destinația-țintă a terenurilor, volumul minim și maxim de locuri de parcaj și multe alte aspecte fără legătură cu TP.

‘Strategia de Dezvoltare a Transportului Durabil până în 2015 și în continuare’ este apoi explicată în acord cu prezentarea generală. Motivele de elaborare a strategiei au fost: necesitatea unei dezvoltări sistematice și durabile a sistemului de transport public, efectele negative ale extinderii transportului privat și utilizarea fondurilor structurale de la Uniunea Europeană. Scopul strategiei este de a pune la dispoziție informații actualizate privind situația actuală (diagnoză), a fixa obiective generale și specifice (Politica de transporturi) și a defini sarcini particulare de îndeplinit (Planul de dezvoltare în domeniul transporturilor).

Definește, de asemenea, responsabilități distincte, de ex.: organizarea unei autorități metropolitane comune în transporturi, ameliorarea și dezvoltarea rețelei de tramvaie (4 obiective importante vor fi modernizate până în anul 2015), dezvoltarea în continuare a rețelei de metrou (construcția celei de a 2-a linii de metrou pe axa est-vest) și îmbunătățirea transportului feroviar prin angrenarea căilor feroviare cu alte moduri de transport și organizarea unui sistem feroviar metropolitan. Alte responsabilități particulare au ca obiect angrenarea diverselor moduri de transport, dezvoltarea transportului urban și suburban cu autobuze, modernizarea materialului rulant al tramvaielor și autobuzelor, înlocuirea segmentului vechi al flotei (câteva sute de autobuze și tramvaie) și sistematizarea judicioasă a rețelei de drumuri pentru o mai mare frecvență prin intermediul ‘liniilor centrale’ și ‘liniilor de alimentare’, pentru a face față solicitărilor.

Implementarea și coordonarea strategiei de ansamblu a constituit un drum lung pentru Direcția de Transporturi a Primăriei din Varșovia. Un prim proiect al Strategiei (întocmit de

un grup de specialiști de la Universitatea Tehnică din Varșovia între anii 2005 - 2007) a continuat apoi în 2008 cu dezbateri publice și cu aprobarea de către Consiliul Municipal, un an mai târziu.

Privind transportul public și managementul traficului, liniile de autobuz sunt cel mai ilustrativ mod de prioritizare a transportului public din Varșovia (19 linii, cu o lungime de peste 36,4 kilometri, linii tipice de autobuz dispuse pe latura dreaptă a arterelor de circulație, un grad destul de ridicat de acomodare din partea publicului). Cu toate că este tipică zonei de intersecții din Varșovia, lipsa de fluentă a liniilor de autobuz se dovedește o problemă semnificativă, conducând la o scădere a costurilor în cazul înființării unei noi linii (nemodificând configurația semnalizării).

Privind mobilitatea durabilă și modurile alternative de transport din Varșovia, transportul cu bicicleta pare a avea premisele uneiia dintre cele mai bune investiții de viitor. Devine din ce în ce mai mult atractiv, ținând cont de tendințele și de motivația în rândul tinerilor (e 'cool' = 'de efect' să mergi cu bicicleta), prin intermediul campaniilor media și extinderii coridoarelor pentru biciclete. Orașul Varșovia face eforturi de favorizare a deplasărilor cu bicicleta, prin standardele emise pentru dispunerea și organizarea de noi coridoare și platforme pentru biciclete, inclusiv implementarea lor; organizarea de zone de parcaj pentru biciclete în interiorul zonei centrale a orașului și în imediata vecinătate a instituțiilor publice; organizarea unui sistem B+R (Bike & Ride) de parcaj și preluare biciclete, similar celui P+ R (Park & Ride) - parcaj și preluare automobile.

În Varșovia s-a prevăzut un sistem de biciclete închiriate ('Rent-a bike') pe baza configurației unui sistem verificat funcțional, tip 'Velib' - Paris. Ideea de principiu este o îmbinare a domeniilor public & privat, unde obligațiile operatorului privat vor fi explicit definite în cadrul procedurii de licitație (acțiune aflată în derulare). S-a evidențiat un număr de posibili ofertanți: JCDecaux, ClearChannel, AMS etc. Principala problemă este a punctelor-stații (nici foarte îndepărtate, nici foarte apropiate unele de altele). Se va putea închiria în baza cardului de călătorie valabil în Varșovia.

Grupul de Inițiativă Verde ('Green Stream Cluster') poate reprezenta a doua 'cea mai bună soluție' privind modurile de transport alternativ în cazul Varșoviei. Acest grup este o platformă de conlucrare științifică unde Municipiul Varșovia are rol de susținere. Obiectivul constă în promovarea surselor de energie sustenabile și deconprimarea dependenței de benzină, în acest scop fiind programate pentru teste autobuze electrice pentru rețeaua de transport public din Varșovia. Rezultatele grupului de analiză includ execuția a 20 de autovehicule electrice, infrastructură pentru realimentarea acumulatorilor, organizarea unui sistem de monitorizare și control, instituirea de standarde pentru un atelier de dispozitive electronice și execuția prototipului unei mașini electronice și a unei motociclete electronice.

STIF s-a angajat să prezinte documentele de Sistematizare a Transportului Urban în Île-de-France, unde actori diferiți sunt responsabili cu sistematizarea la diverse nivele: stat, regiuni, departamente (județe din Franța) și orașe. Planurile au trimeri la condițiile de compatibilitate juridică, dintre acestea cele mai semnificative două documente au valoare de cadru de referință: Master-Planul Urban și Planul Urban de Mobilitate.



Cronologic, sistematizarea urbană în Île-de-France a înregistrat multe momente de cotitură. În Franța, începând din 1932, sistematizarea regională a devenit o obligație legală. Master-planurile urbane din Île-de-France au apărut înainte de 1965. Master-Planul Urban al regiunii Île-de-France prezintă o multitudine de aspecte. Împreună cu Statul, Consiliul Regional se ocupă în prezent de elaborarea Planului. S-a prevăzut o strategie globală de dezvoltare a regiunii Île-de-France până în 2030 sub aspecte de dezvoltare economică, locuințe, transport, mediu, instalarea infrastructurilor și utilităților publice esențiale. Conținutul său este dublat de un ghid metodologic prevăzând într-un sens regulile generale de folosință a terenurilor (în raport cu planurile locale de utilizare a terenurilor) și în alt sens, un ghid de dezvoltare regională.

Și constrângerile sunt multe...:

- promovarea principiilor nediferențierii și integrității teritoriale și îmbunătățirea coeziunii sociale;
- anticipare și reacție la evoluții majore și crize de tipul schimbării climatice sau mărirea prețului combustibililor fosili;
- poziție mobilizatoare și continuarea influenței regiunii Île-de-France la nivel internațional.

... la fel și obiectivele:

- dezvoltarea de 60 000 de locuințe anual, pentru a îndeplini necesitatea tuturor cetățenilor regiunii;
- nivel înalt de confort și servicii;
- conservare, punere în valoare a resurselor naturale și favorizarea șanselor la un mediu natural de calitate;
- stimularea activităților economice și dezvoltarea de locuri de muncă pentru afirmarea influenței internaționale;
- promovarea unei noi politici în transporturi în concordanță cu planul de utilizare a terenurilor.

Planurile de mobilitate urbană sunt o obligație prevăzută de lege. În anul 1996 a intrat în vigoare legea franceză privind ‚Calitatea aerului și utilizarea eficientă a energiei’ și este obligatoriu ca toate zonele urbane cu mai mult de 100.000 de locuitori să dezvolte un plan de mobilitate urbană.

Legislația prevede o excepție pentru regiunea Île-de-France din Franța, în sensul că planul este comun întregii regiuni. Primul plan a fost proiectat de Stat împreună cu: Consiliul Regional, STIF, Orașul Paris, cooptând alte autorități locale, operatori de transport, grupuri de firme. A fost adoptat la sfârșitul anului 2000, în urma unei dezbateri publice. O dată cu ‚Legea descentralizării’ în Franța (în 2004), din partea Consiliului Regional, STIF are în responsabilitate evaluarea- revizuirea Planului. Planul este eventual aprobat de Consiliul Regional și prevede acordul Statului.



Planul Urban de Mobilitate („Planul de Deplasări Urbane în Île-de-France”) a promovat o nouă politică în transporturi și a prevăzut obiective minimale de îndeplinit într-un cincinal:

- restrângerea transportului auto privat cu 3%;
- mărirea indicelui de utilizare a transportului public cu 2%;
- mărirea incidenței mersului pietonal în cazul deplasărilor sub 1 kilometru și în cazul deplasărilor casă-școală (cu 10%); mărirea incidenței mersului cu bicicleta (cu 100%);
- mărirea cu 3% a incidenței transportului de mărfuri efectuat pe căi feroviare sau urbane riverane.

*PDUIF

Totuși, lacuna majoră a PDUIF a fost managementul său. După 6 ani de implementare, numai o mică parte din acțiunile programate s-au realizat. Unele proiecte au fost stopate din cauza discontinuităților de finanțare din partea statului. Planul a fost întocmit la nivel regional, dar multe din prevederile lui trebuie implementate la nivel local. De aceea, autoritățile la nivel local au întâmpinat dificultăți în a și-l adapta. În plus, procesul consultativ a durat mai mult decât fusese prevăzut. În consecință, STIF a decis în 2007 revizuirea Planului.

În noul PDUIF, dispunerea arterelor este organizată pe 2 secțiuni: acțiuni eficiente pe termen scurt și acțiuni eficiente pe termen mediu. Alocarea unui termen extins - comparativ cu Planul de Mobilitate actual – dă posibilitatea implementării efective a acțiunilor (termen: 2020). Domeniul său vizează toate politicile de transfer (în termeni de infrastructură, funcționare și calitate a serviciului), cu respectarea autorității diversilor participanți. Obiectivele strategice sunt organizate în acțiuni eficiente specifice, repartizate pe regiuni. În final, acțiunile trebuie evaluate în raport cu obiectivele în grafic și printr-o monitorizare a derulării acțiunilor.

Obiectivele noului PDUIF urmăresc să controleze contextul schimbărilor. Noile condiționări urbane în Île-de-France prevăd: dezvoltarea de 60.000 de unități locative anual și lupta împotriva expansiunii urbane prin accentuarea densității urbane în centrul orașului sau în nucleele de populație din nodurile urbane existente. Trebuie ținut cont și de schimbările în domeniul energiei, întrucât alimentarea cu combustibili fosili este în scădere, prețul energiei se majorează și angajamentele de scădere a emisiilor poluante rămân nefinalizate. Și așteptările populației s-au modificat. Conștientizarea dezvoltării durabile s-a accentuat, s-a accentuat gradul de utilizare a vehiculelor proprietate privată, semnificativ în Île-de-France și în restul Franței. Societatea și stilul de viață au evoluat odată cu îmbătrânirea populației și cu schimbările intervenite în tiparele și evoluția transportului.

Revizuirea PDUIF devine posibilă printr-un proces de consultare cu scop să implice factorii săi suport: cei de aprobare a planului, cei de exprimare a opiniei cu privire la plan, cei de implementare a sa, și cetățenii.

Sistematizarea noilor servicii de transport public reprezintă o transpunere a Master-Planului Urban și a Planului Mobilității Urbane. Aceasta înseamnă o mai solidă și eficientă rețea de căi feroviare, un sistem de metrou modern în centrul orașului, oferte de transport structurate – ca în cazul tramvaielor și a TZen (concept novator de autobuz cu un nivel înalt de servicii) - și o

rețea atractivă de autobuze. Noile servicii de transport sunt implementate după ce prin studii preliminare este evaluată compatibilitatea și fezabilitatea lor. În administrarea STIF sunt și 'Studiile sectoriale' întocmite anual, pentru a vizualiza proiectele cele mai importante din diverse domenii unde se dorește dezvoltarea sau unde transportul public necesită îmbunătățiri.

Relativ la mobilitatea durabilă, studii de actualitate pe tema mobilității au ajutat la constatarea diverselor modificări în comportamentul cetățenilor. Privind intermodalitatea, au fost implementate master-planuri specifice, pentru a garanta un nivel satisfăcător al serviciilor și al eficienței (de ex.: principalele stații de autobuz, facilități Park & Ride în stațiile feroviare).

Sistemul ,utilizare în comun a unui vehicul'* poate deveni o modalitate de transport importantă în zonele unde nu este posibilă implementarea serviciilor de autobuz. Serviciile ,contribuție la deplasarea în grup''** din Île-de-France sunt frecvente în zona centrală a orașului (Parisul și unele municipalități învecinate). Un alt proiect – Autolib – a fost realizat la Paris. Scopul constă în organizarea unui număr de 1000 de stații (700 în Paris, 300 în localitățile limitrofe) cu 3.000 de autovehicule electrice, asigurând în acest mod un serviciu autonom, 24 de ore/zi, 7 zile/ săptămână.

* car-pooling

** car-sharing

S-au întocmit și programe de închiriat biciclete publice (sistemul ,Închiriat biciclete'). Aceste programe contribuie la o nouă viziune de utilizare a bicicletei și de promovare a acestui mod de transport. În Île-de-France, în prezent sunt disponibile de închiriat în regim 24 de ore/zi, 7 zile/săptămână, aproximativ 25.000 de biciclete. Ca exemplu, ,Velib' este un program de închiriat biciclete publice lansat la Paris în anul 2007. În 2009, avea în grafic aproximativ 24.000 de biciclete, la un număr de 1600 de centre de închiriat funcționând automatizat, o unitate (locație) fiind dotată cu (peste) cincizeci de biciclete.

Relativ la transportul public la solicitări, STIF poate delega competențe și acorda subvenții autorităților ce doresc să asigure servicii de transport la solicitări în zona lor teritorială, conform următoarelor principii: serviciile sunt oferite 'pentru locul solicitat' (și nu în funcție de distanța efectuată, de exemplu), utilizatorii își rezervă în prealabil călătoria, punctele de afluire și de defluire a călătorilor trebuie dispuse în anumite locații specifice (nu obligatoriu ,door-to-door' - 'transfer la domiciliu'). Costul transportului la solicitări este similar costului pe kilometru în cazul liniilor de transport obișnuite. Dar costul pentru o călătorie este în general mai mare, dat fiind numărul mai scăzut de călători. Finanțarea serviciului de transport la solicitări este în principal – pentru a nu spune exclusiv – o decizie a autorităților locale.

Totuși, există o excepție specială - serviciul ,Filéo', un serviciu de transport la solicitări, foarte specific, în completarea curselor regulate de transport public din zona aeroportului Roissy Charles de Gaulle. Acest serviciu este inițiat automat prin efectuarea unei rezervări la un centru de rezervări funcționând 24 de ore /zi. Scopul este asigurarea unei posibilități de transport locuitorilor din zonele limitrofe, majoritatea nedeținând un autovehicul, această posibilitate de transport fiind și flexibilă, și sigură, dând acestora posibilitatea să ajungă la locul de muncă în intervale de timp flexibile. Cele mai actuale



modernizări au urmărit: avantajul utilizării Internetului, *posibilitatea* mesajului-text de confirmare a orei de start, geo-locăția vehiculelor.

VBB și-a început prezentarea evidențiind situația actuală la nivelul întregii zone Berlin-Brandenburg, subliniind în cadrul expunerii specificul unui land.

În cazul Berlinului, strategiile de sistematizare urmăresc dezvoltarea transportului public ca alternativă indiscutabilă (completă) la transportul privat și sprijinul realizării integrării transportului public cu transportul cu bicicleta, mersul pietonal și sistemul 'contribuție la deplasarea în grup'. În Brandenburg, aceste strategii au fost proiectate să susțină transportul public (TP) ca parte a serviciilor de general interes*, pentru a da navetiștilor între orașele Berlin și Brandenburg posibilitatea de acces (feroviar) rapid, pentru a asigura transportul școlarilor în cadrul districtelor și pentru a garanta un standard propriu minim de mobilitate.

* 'Serviciile de general interes' sunt definite ca 'servicii cu și fără profil de piață, încadrate de autoritățile publice în categoria interes general, în domeniul specific de responsabilități al serviciilor publice'.

(foto: drepturi de autor Daniel Modjesch pentru VBB)

Cele două landuri își distribuie diferit responsabilitățile privind sistematizarea.

Problematicile privind căile feroviare sunt asumate la nivel politic și oficial de Departamentul de Transport din Berlin și de Departamentul de Transport din landul Brandenburg. Toate activitățile programate sunt efectuate de VBB în numele regiunilor Berlin și Brandenburg. Responsabilitatea privind transportul public (autobuze, metrou și tramvaie) revine Departamentului de Transport din Berlin și districtelor/ orașelor mari din Brandenburg. VBB asigură consiliere și inițiază noi servicii de transport public și coordonează serviciile dintre cele două districte/ orașe mari, dar și între Berlin și Brandenburg.

Documentele de sistematizare de la Berlin se încadrează în două categorii distincte. Primul document este Planul de transport public*. Este valabil 5 ani (în prezent, valabil pentru cincinalul 2010-2014) și definește nivelul de servicii din transportul public. Nu este o obligație legală, dar autoritatea elaborează regulile acestuia privind dezvoltarea transportului public. Al doilea document este Planul de dezvoltare a orașului în domeniul transporturilor** – un document de sistematizare pe termen lung vizând toate modurile de transport, în orizontul de timp până în 2030 (interval: 20 de ani).

*Nahverkehrsplan

**Stadtentwicklungsplan Verkehr

Cele două documente sunt întocmite (în aproximativ un an) cu ampla angajare a factorilor de decizie și a specialiștilor. Datorită contribuției acestora și finalizării *activităților*, documentele sunt aprobate de Consiliul General al orașului. VBB participă la proces, dar principalele activități sunt realizate de autoritate (cu sprijinul firmelor de consultanță).

Pentru Brandenburg, documentele de sistematizare includ: Planul de transport public la nivelul Landului Brandenburg și Planurile de transport public la nivelul districtelor (și orașelor mari). Primul document menționat mai sus are incidență pe o durată de cinci ani, în obiectiv sunt în special căile feroviare regionale și este întocmit în principal de VBB. Efectiv, din cauza majorității liniilor feroviare ce traversează Berlinul, coordonarea cu Berlinul este esențială. Planurile de transport public la nivelul districtelor nu mai sunt



obligatorii. Totuși, multe din districte mențin acest instrument *de sistematizare* ce definește serviciile de transport efectuate cu autobuze locale și tramvaie în Brandenburg și își dovedește utilitatea când diverși operatori de autobuz solicită contractarea. VBB este implicat în proces.

(foto: drepturi de autor Daniel Modjesch pentru VBB)

În prezent, analiza aspectelor de sistematizare este efectuată în egală măsură de Berlin și Brandenburg. Unul din proiectele comune este articulația cu noul Aeroport Berlin-Brandenburg (efectivă din iunie 2012), un alt proiect în agenda următoarei sesiuni de licitații (cuprinse între 3 și 10 ani) este renovarea serviciilor feroviare, întrucât contractele în domeniul serviciilor feroviare vor expira până în 2012 – 2015.

La Berlin sunt soluționate o mulțime de aspecte, de ex.: mărirea numărului de schimburi modale cu liniile de autobuz, mărirea vitezei comerciale a autobuzelor și tramvaielor (se manifestă o atenuare), mărirea frecvenței serviciilor de metrou în zilele de duminică (de la 10, la 5 minute), dar și restrângerea serviciilor de autobuz pe durata post- orelor de vârf (de ex. decalajul orei de start).

În Brandenburg, transportul școlarilor este o componentă de bază a transportului local. Datorită transformărilor demografice, categoria de populație a copiilor a scăzut ușor, conducând la o reconfigurare a rolului transportului public și la studiul unor noi categorii de clienți. Distribuția serviciilor de transport public ca aparținând -unele - zonei suburbane a Berlinului, - altele – teritoriilor rurale ale Brandenburgului, este o problemă importantă, în egală măsură problema serviciilor de transport la solicitări.

Dincolo de toate aspectele, prioritizarea transportului public a fost rezolvată. În ultimii ani s-au implementat multe linii prioritare pentru autobuze și tramvaie și multe indicatoare de circulație au fost dotate cu dispozitive de prioritizare. Totuși, viteza medie *în trafic* în cazul autobuzelor și tramvaielor a scăzut în ultimii ani și încă și pe liniile unde s-au instalat semnalizatoare cu prioritizare nu s-au înregistrat servicii mai rapide datorate vitezei medii. Prioritizarea nu a fost rezultatul unei abordări sistematizate și funcționarea cu succes a semnalizatoarelor cu dispozitive de prioritizare nu este monitorizată eficient (unele dispozitive de semnalizare, practic, în realitate încetinesc transportul public, acordând prioritate automobilelor...).

O examinare mai riguroasă va fi dezvoltată în următorii ani.

(foto.: drepturi de autor: Daniel Modjesch pentru VBB)

În prezent, în problema coordonării transportului public cu alte moduri de transport, Berlinul se ocupă de două studii de caz, unul pe tema bicicletelor pentru uz public și antrenarea lor în planul transportului public, altul pe tema autovehiculelor și bicicletelor electrice ca auxiliari ai transportului public. Obiectivul este completarea verigilor- lipsă în circuitul transportului public.

Clienții vor utiliza bicicleta sau automobilul electric pentru a se deplasa spre stația cea mai apropiată și de acolo vor utiliza transportul public. Bateriile automobilului/ bicicletei vor fi realimentate în interiorul circuitului de transport public. În realitate, există un posibil risc la

instalarea unui sistem în competiție cu transportul public, din ideea dezaglomerării schemei de transport cu autobuzul prin preluare în transportul feroviar.

Serviciul de transport la solicitări este cel mai des întâlnit în Brandenburg, unde a fost introdus în ultimii ani. Aceste servicii sunt încadrate în categoria serviciilor de general interes, în scop de a garanta un minim de mobilitate în zonele rurale și suburbane (la Berlin sunt asimilate unor servicii de transport pe timp de noapte). Serviciul de transport la solicitări este util în Brandenburg, pentru a dezafecta serviciile curente de autobuz cu indice inferior de călători.

(foto.: drepturi de autor: Daniel Modjesch pentru VBB)

Serviciile de transport la solicitări pot fi considerate servicii de transport alternative, un caz specific fiind Rufbus ('Solicit un autobuz'). Este un serviciu complet flexibil, în cadrul unei zone (cum sunt de ex. taximetrele). Dar solicitarea poate fi multiplă (spre deosebire de taximetre). Rufbus-ul are reguli de preluare a solicitării: zona de incidență și durata efectuării serviciului de transport sunt limitate; serviciul va fi rezervat prin apel telefonic, în avans cu un interval de timp de efectuarea lui (de ex., cu 60 de min. înainte de efectuarea călătoriei). Serviciul este efectuat numai între stațiile de autobuz, nu de la locuință la locuință. Totuși, există constrângeri în ce privește călătorii. Ea/ El trebuie să-și rezerve prin apel telefonic, din timp, deplasarea. Din motive de organizare a solicitărilor, călătorii poate nu vor fi transportați pe drumul cel mai scurt (e posibil să se preia alți călători pe traseu). Ea/ El pot fi îndrumați să utilizeze serviciile de autobuz existente pe traseu, pentru restul călătoriei. În unele zone, ea/ el trebuie să plătească un mic supliment la prețul normal al biletului.

Serviciile alternative sunt exemplificate și de 'Autobuzul cetățenilor*', o linie obișnuită de autobuz (cu orar al curselor, traseul unei linii, contract pentru servicii de transport). Cetățenii conduc autobuzul în voluntariat (fără plată pentru utilizatorii lor familiari). Serviciul trebuie inițiat de cetățenii recrutori de șoferi voluntari. 'Autobuzul cetățenilor' este dotat cu servicii în plus, este mai flexibil și exprimă nevoia cetățenilor, induce un nivel scăzut al costurilor de funcționare. În fine, pentru a evita problemele colective, modelul este utilizat numai pentru a pune la dispoziție servicii suplimentare, și strict limitate.

*Bürgerbus

MESP Vilnius a închis lucrările atelierului, prezentând principalele scopuri și deziderate ale sistematizării transportului public în capitala Lituaniei. Cele mai importante probleme de rezolvat sunt următoarele:

- a pune de acord necesitățile călătorilor și fluxurile existente;
- întrebuițarea judicioasă a fondurilor municipale destinate transportului public;
- cumulara pe traseul cel mai apropiat a celor mai atractive centre și scurtarea duratei călătoriei;
- limitarea impactului la mediu al vehiculelor;
- adaptare la variațiile pieței;
- respectare strictă a planului de călători;
- difuzare de informații precise călătorilor;
- utilizarea vehiculelor de transport public la capacitate optimă;



- organizarea judicioasă a sistemului de transport public, cu garantarea accesibilității sale tuturor locuitorilor urbani;
- prioritate reală a transportului public;
- implementarea unui sistem unitar de bilete în transportul public;
- atractivitatea transportului public în rândul populației.

Rearanjarea sistemului de căi publice în cazul orașului Vilnius, instalarea de mari centre comerciale în diverse locații din oraș, extinderea alertă și apariția de zone rezidențiale, progresul industrial și redistribuirea sunt printre principalele cauze ale ajustării fluxurilor de călători.

Documentele conexe sistematizării transportului public privesc orașul Vilnius în ansamblu, cu excepția câtorva linii de transport din afara granițelor orașului. Documentele includ Master- Planul teritoriului Vilnius până în 2015 (document de bază în dezvoltarea sistemului de comunicații al orașului), Planul Strategic 2001-2011, standarde lituaniene în raport cu standarde europene și Regulamente privind sistematizarea rețelei de transport și a transportului de călători.

Procesul de sistematizare se desfășoară în 6 pași: 1) întrebări, reclamații, note, analiza fluxurilor de călători 2) studii 3) discuții pe baza rezultatelor și concluzii 4) discuții în cadrul atelierelor cu autoritatea 5) procesul de lucru 6) start.

Sunt organizate periodic studii pentru a stabili o distribuție a călătorilor la nivelul diverselor moduri de transport tranzitând orașul. Anual, o consultare a publicului este organizată în stațiile de TP sau la adresa de Internet: www.vilniustransport.lt

Lista de întrebări conține întrebări de călătorie, schimburi, bilete, durata călătoriei și confort. Când datele sunt complet analizate, MESP trebuie să formuleze concluzii și sugestii ce contribuie la îmbunătățirea calității transportului public, prin armonizarea rețelei și a planurilor. În acest mod, înregistrând opiniile călătorilor și contabilizând rezultatele listelor de întrebări se ajunge la un transport public eficientizat pentru toți clienții.

Analiza fluxurilor de călători este esențială pentru a stabili numărul efectiv de călători transportați în cadrul sistemului de transport public și evoluția schimbărilor înregistrate. Aceasta pune bazele unui sistem de transport public de bună calitate și eficient. Rezultatele acestui gen de activități se transpun în sinteze și propuneri de îmbunătățire a rețelei de drumuri, pe baza evaluării solicitării de servicii de transport și organizării veniturilor. Aceste rezultate sunt și prilej de evaluare a tendințelor din transportul de călători în raport cu planul de transport urban.

În general, MESP inițiază *pentru Vilnius* noile servicii de transport public și serviciile de tip inovator. Călătorii pot trimite sugestiile și comentariile lor în susținerea curentului novator. În multe cazuri, partenerii externi constituie exemple de bună execuție în cazul implementării unor servicii noi de succes. Totuși, nota majoră în domeniul transportului public o imprimă politicul. Cu toate acestea, înainte de a aplica o inovație, călătorii sunt adesea intervievați pentru a afla dacă ei împărtășesc ideea.

În cazul Orașului Vilnius, un exemplu actual de inovație îl poate constitui *accesul pe ușa din față* a vehiculelor de transport public. Sinteza complexă a rezultatelor altor orașe europene este utilizată ca exemplu, de asemenea opiniile pasagerilor îmbarcați prin ușa din față, cu efect pozitiv concret atât pentru călători, cât și pentru companiile de transport public. Practic, s-a înregistrat un număr mai redus de călători sub influența alcoolului și de călători agresivi, numărul de călători circulând fără bilet scăzând. Este un exemplu de implementare a unei schimbări, un pas important în sensul organizării unui sistem de transport public de bună calitate, eficient, modern și confortabil.

Este programată modernizarea depourilor de troleibuze și autobuze, Municipality Vilnius având în plan achiziția de noi vehicule. În acest sens, operatorul serviciilor de troleibuz testează un lot de vehicule din Bielorusia și Ucraina. În scurt timp vor fi achiziționate noi autobuze ecologice.

Municipality Vilnius analizează și posibilitatea implementării unui proiect 'Închiriat biciclete', cu 20-25 de centre de închiriat și achiziția unui număr de aproximativ 200 de biciclete, cu un cost total de 580.000 de EURO. Documentele de licitație sunt pregătite.

Cu privire la Reglementările pe tema susținerii transportului cu vehicule curate și constituirii barierelor pentru emisii, Orașul Vilnius a întocmit un Plan Strategic valabil din 2002 până în 2011. Prima responsabilitate este limitarea impactului negativ al transportului public asupra mediului, prin promovarea utilizării combustibililor ecologici și favorizarea utilizării mijloacelor de transport electrice. A doua responsabilitate este organizarea mobilității durabile, prin optimizarea transportului public și mărirea incidenței transportului nemotorizat și a mersului pietonal.

Programul de acțiune 2008-2011 în sensul restrângerii poluării aerului este un alt document necesar Orașului Vilnius pentru îndeplinirea obiectivelor, inclusiv:

- limitarea numărului de deplasări cu automobilul, îmbunătățirea fișelor tehnice ale automobilelor, o mai largă utilizare a eco-combustibililor;
- implementarea unui sistem coordonat al traficului;
- dezvoltarea liniilor de transport public, mărirea ponderii vehiculelor curate și a rețelei de troleibuze ;
- pregătirea implementării sistemului Park & Ride (,Parcaj și preluare vehicule');
- dezvoltarea unui sistem de transport cu biciclete;
- implementarea unei taxe pe congestia de trafic;
- achiziția de noi automobile sau modernizarea celor utilizate, dotarea autobuzelor pentru modul de alimentare cu biogaz sau gaz natural.

TP la solicitări a fost ultimul subiect în dezbateri în atenția MESP Vilnius. Vizează călătoriile de sezon (de ex. transport spre cimitire, grădini), transport pe trasee solicitate (de ex.: de Anul Nou; pentru evenimente specifice orașului – evenimente muzicale, festivalurile studenților; Paște, Crăciun, sărbătorile sfinților), transport pe trasee organizate



numai la orele de vârf, transport nocturn, dar și dezvoltarea unei rețele de transport specifice, adaptate cetățenilor cu probleme de mobilitate.

Evenimente & reuniuni europene

ANUNȚ SPECIAL!

Conferința Finală a Proiectului CAPRICE s-a organizat joi, 17 martie 2011, la Paris. Mai multe informații pe adresa de Internet a Proiectului CAPRICE.

O amplă serie de evenimente în relație cu transportul public în zonele urbane se organizează periodic sau sunt inițiate de diverse instituții, organizații și asociații la nivel european și internațional, de ex. EMTA, POLIS, CIVITAS, UITP -UE și EUROCITIES.

EMTA

de la 1 martie: A 25-a sărbătorire a CRTM Madrid (Madrid, Spania)

31 martie- 1 aprilie: Adunarea Generală de Primăvară (Madrid, Spania)

Pentru mai multe informații: www.emta.com

POLIS

07 aprilie: Conferința Finală NICHES+ (Londra, Marea Britanie)

07 - 08 aprilie: Conferința mobil.TUM 2011 (München, Germania)

08 aprilie: Conferința Finală AENEAS cu tema ‚Mobilitate verde pentru o vârstă activă’, (Bruxelles, Belgia)

08-11 mai: A 18-a Conferință Internațională pe tema comunicațiilor, ICT 2011 (Ayia Napa, Cipru)

12-13 mai: Conferința Finală CityMobil (La Rochelle, Franța)

14-22 mai: Săptămâna Automobilelor- 2011 (Eindhoven-Helmond, Olanda)

18-20 mai: Conferința Real Corps 2011 (Essen, Germania)

18-22 mai: Competiția Bibendum (Berlin, Germania)

25-27 mai: Forum Internațional în transporturi (Leipzig, Germania)

26-27 mai: Atelier pe tema sistematizării integrate, CIVITAS VANGUARD și CATALIST (București, România)

05-07 iunie: Expoziția pe tema mobilității europene ‚Transporturi Publice 2012’ (Paris, Franța)

06 – 09 iunie: Congresul european ITS (Lyon, Franța)

06 – 11 iunie: Cursurile de vară ECEEE (Belambra Presq’Île-de-Giens, Coasta de Azur, Franța)

16-17 iunie: Cursurile CIVITAS VANGUARD pe tema achiziției de vehicule curate (San Sebastian, Spania)

24 iunie: Conferința cu tema ‚Calitatea Aerului- CITEAIR II’ - eveniment final (Roma, Italia)

29 iunie-1 iulie: FORUM IEEE cu tema ‚Sisteme de transport integrate și durabile’ (Viena, Austria)

14-16 septembrie: Congresul EPA al Asociației Europene în domeniul Parcajelor, (Torino, Italia)

10-12 octombrie: Conferința pe tema transportului european (Glasgow, Marea Britanie)

08-10 noiembrie: Orașe Expo Inteligente (Hamburg, Germania)

Pentru mai multe informații: www.polis-online.org





CIVITAS

31 martie: Proiectul START- Eveniment tehnic cu tema ‚Informații de călătorie’ (Paris, Franța)

12-13 aprilie: Atelierul CIVITAS CATALIST cu tema ‚Sistematizarea mersului cu bicicleta în contextul proiectării, sistematizării circulației și organizării spațiale’ (Szczecin, Polonia)

10 mai: Atelier tehnic cu tema ‚Biocombustibili pentru transportul colectiv’ (Lille, Franța)

17-18 mai: Curs CIVITAS cu tema ‚Organizarea unei campanii individuale de market social pentru soluții de transport durabil în orașe’ (Toulouse, Franța)

18 mai: Mobilitamoci (‚să ne mobilizăm’): Inovații în domeniul mobilității (Treviso, Italia)

23-26 mai: Congresul studenților ‚Youth on the Move’ (‚Suntem tineri, ne mișcăm’) (Brno, Republica Cehă)

26-27 mai: Atelierul de specializare de înalt nivel cu tema ‚Sistematizare Integrată’ (București, România)

15 iunie: a 2-a Convenție Anuală a mobilității durabile (Londra, Marea Britanie)

15-16 iunie: ‚Combustibili curați, Vehicule curate, Oraș curat’ - Inițiativa CIVITAS a Comisiei Europene (Donostia – San Sebastian, Spania)

28-29 iunie: Tur ciclist de studiu, (Ghent, Belgia)

17-19 octombrie: Conferința CIVITAS FORUM 2011, (Funchal, Portugalia)

Pentru mai multe informații: www.civitas.eu

CODATU

Pentru mai multe informații: www.codatu.org

UITP - UE

10-14 aprilie: al 59-lea Congres Mondial UITP și expoziția ‚Transportul public în relief: Acțiune!’ (Dubai, Emiratele Arabe Unite)

06-07 octombrie: Conferința cu tema: ‚Guvernare urbană: Cetățenii conduc! Guvernare inovativă și managementul solicitărilor pentru o mobilitate durabilă în orașul dumneavoastră’ (Göteborg, Suedia)

24-26 octombrie: Al 10-lea Program UITP de instruire pentru managerii din TP, Modulul 1 Organizare și finanțare (München, Germania)

07-08 noiembrie: Conferința cu tema ‚Putem include transportul public în stilul urban de viață modern?’ ‚Da, putem!’ (Veneția, Italia)

21-23 noiembrie: Program de instruire cu tema ‚Bazele transportului public’ (Bruxelles, Belgia)

07-09 decembrie: Program de instruire cu tema ‚Siguranța în transportul public’ (Bruxelles, Belgia)

Pentru mai multe informații: www.uitp.org



EUROCITIES

31 martie -1 aprilie: Reuniunea Forumul Mobilității (Budapesta, Ungaria)

11-15 aprilie: Săptămâna Energiei durabile 2011 a UE, la Bruxelles și alte locații din Europa

18-20 mai: A 15-a Ediție a Conferinței Europene cu tema ‘Managementul Mobilității’ ECOMM 2011 (Toulouse, Franța)

06-07 iunie: Reuniunea Forumul Mobilității (Oslo, Norvegia)

27-28 iunie: Reuniunea grupului de lucru ‘Orașe libere de bariere, pentru toți’ (Viena, Austria).

Pentru mai multe informații: www.eurocities.eu