

Marian Petrace: "Mult a fost! Puțin a mai rămas!"

Transport integrat și bilet unic între București și Ilfov, de la 1 iunie 2019

● 71 de linii regionale pentru legătura dintre București și Ilfov, dar și pentru rute din interiorul județului

Scurt istoric: Autoritatea Metropolitană de Transport București (AMTB), instituție publică cu personalitate juridică, înființată în subordinea Ministerului Transporturilor, desemnată să asigure politica privind planificarea strategică, monitorizarea și avizarea activităților privind autorizarea, organizarea și controlul funcționării serviciilor de transport public de călători în zona metropolitană a Capitalei, pentru transportul cu metroul, autobuze, microbuze, tramvaie, troleibuze, trenuri regionale și transport naval, a dispărut, după ce timp de șapte ani de la momentul înființării aproape nu a funcționat!

Carmen ISTRATE

Derularea și controlul activităților de transport public în regiunea București - Ilfov au fost preluate de Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București - Ilfov (ADITPBI), înființată anul trecut, după ce, în martie 2017, a fost aprobat, de toate autoritățile locale din București și Ilfov, Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) 2016-2030.

71 de linii regionale - între București și Ilfov și între localitățile din județ

PMUD este un document strategic ce cuprinde măsuri de reformă instituțională, dar și un pachet de programe și proiecte în domeniul transporturilor. Așadar, în noiembrie 2018 apare ADITPBI, organism constituit ca structură de cooperare a autorităților publice locale din regiunea București - Ilfov, care funcționează pe principii europene, având ca scop reglementarea, exploatarea, monitorizarea și gestionarea serviciului public de transport local pe raza de competență

Regia Autonomă de Transport București - RATB - regie care asigură transportul public de călători în București și o parte din transportul preorășenesc spre și dinspre Ilfov - își schimbă forma juridică în societate pe acțiuni și devine Societatea de Transport București - STB SA, iar contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public de persoane, către ADITPBI, reprezintă o primă etapă importantă în procesul de reformă și mo-

Un proces ireversibil

Marian Petrace, președintele Consiliului Județean Ilfov, și Irinel Scrioșteanu, administrator public al județului, au fost de acord să vorbească despre problema transportului public de călători (dar și de marfă), în regiunea București - Ilfov, în noul context prezentat mai sus. "Conform celor planificate și aprobate în Adunarea Generală a Asociației, ar trebui ca, până la 31 mai 2019, acest proces privind transportul public de persoane între București și Ilfov și în interiorul județului să fie încheiat și să respecte principiile care au stat la baza creării lui - bilet unic, abonament unic, transport integrat. Pentru că regiunea București - Ilfov trebuie privită ca un areal unic. Este adevărat că există două componente principale - transportul public propriu zis, în interiorul Capitalei, și transportul care face legătura cu Ilfovul. Dar, pentru că vom avea bilet unic, cetățeanul ilfovean sau din București va putea circula în acest areal cu același tichet sau abonament. Referitor la PMUD, aduceți-vă aminte că dezbateri au fost. Au fost mai mulți primari generali și nu am avut o continuitate. Ea a fost dată doar de Consiliul Județean Ilfov. Acum, însă, din punctul meu de vedere, vorbim despre un drum fără întoarcere pentru ceea ce înseamnă acest proiect. Nu mai putem merge decât înainte, însă calitatea lui și rapiditatea cu care va fi parcurs acest drum vor fi influențate atât de cele două administrații, de la București și din Ilfov, cât și de cetățeni. Dacă se va înțelege că este un serviciu public care trebuie finanțat și cu cât suntem mai civilizați, cu atât va fi mai bine, atunci acest proiect va avea succes și se va derula în condiții



din ce în ce mai bune. La 1 ianuarie 2019 au fost finalizate licențele de transport. Nu avem acum suficiente mașini, care să asigure toate rutele regionale stabilite în program, respectiv 71. Inșă urmează niște licitații, apoi introducerea biletului unic și abonamentul unic. Nu vreau să dau cifre, dar oricum costurile vor fi mici, pentru că beneficiile nu vin din susținerea transportului public în această zonă, ci tocmai din condițiile create pentru dezvoltarea economică. Nu poți să vorbești de dezvoltare economică, dacă nu ai mobilitate crescută. Nu poți să vorbești de creșterea calității vieții, dacă nu ai dezvoltare economică. Creșterea mobilității, respectiv transportul public de persoane în această regiune, a apărut ca o necesitate obiectivă, urmare a dezvoltării economice, pentru că altfel - fără mobilitatea persoanelor, dar și a mărfurilor - această zonă nu mai poate avea ritmul de dezvoltare economică pe care-l are, nu mai poate aduce venituri la nivelul administrațiilor publice, care la rândul lor nu vor avea bani pentru rezolvarea problemelor cetățenilor. Sunt strâns legate. Apoi, constatăm de mult timp, că acest areal nu mai poate fi privat

separat. Întrepătrunderea dintre București și Ilfov este atât de evidentă încât nu mai poți vorbi de două spații diferite. Și nici nu te poți întreba al cui e mai mare avantajul? Al celor din București sau al ilfovenilor? Cel puțin 100.000 de cetățeni din Ilfov locuiesc aici, dar lucrează în București și varsă veniturile către administrațiile din București. Dar ei dorm în Ilfov, au canalizarea și alimentarea cu apă în Ilfov, drumurile în Ilfov, școala în Ilfov... Acum, beneficiile sunt ale ambelor "spații". ADITPBI nu are acum capacitatea de a prelua tot transportul pentru cele 71 de linii regionale propuse în program, nu sunt suficiente mașini, pentru acest areal fiind estimat un necesar de circa 2.000 de autobuze. Eu nu sunt împotriva inițiativei private, doar că, toți operatorii - publici sau privați - vor respecta aceleași condiții și aceleași principii stabilite. Și da, trebuie integrat acest transport rutier cu metroul și transportul feroviar. Repet, este un proces ireversibil și nimeni nu va avea curajul să-l oprească, însă implementarea lui ține de cum lucrează autoritățile și de cum și-l însușesc beneficiarii", ne-a declarat Marian Petrace.

dernizare a serviciului de transport public în regiunea București-Ilfov. Totodată, la începutul acestui an, au fost semnate contracte de delegare a serviciilor de transport și cu

operatorii interni ai primăriilor Voluntari, Chitila și Buftea. În cea de-a doua etapă - în care ne aflăm la acest moment - urmează a se realiza un sistem de

transport integrat și unitar pe întreg arealul teritorial al regiunii București-Ilfov, precum și implementarea tichetului unic de călătorie! ADITPBI a început, de asemenea, procedura competitivă de atribuire a traseelor către operatorii regionali privați, prin semnarea de contracte de delegare pentru unele trasee regionale.

De la 1 ianuarie 2019, liniile preorășenesti operate de fosta RATB au căpătat indicative noi - de linii regionale, iar numărul lor a crescut de la 21

la 40 în acest moment. În traficul rutier se observă deja o degajare a drumurilor, iar mare parte a ilfovenilor se declară mulțumiți. Rămân, însă, și la acest moment, câteva localități din Ilfov (Cernica, Copăceni, Dascălu, Ștefănești, Nuci, Petricchioaia sau Tunari) "neacoperite" de STB. Chiar dacă transportul este asigurat aici de operatori privați, absența autobuzelor STB îi nemulțumește pe localnici, care se simt nedreptățiți și cer explicații de la autorități.



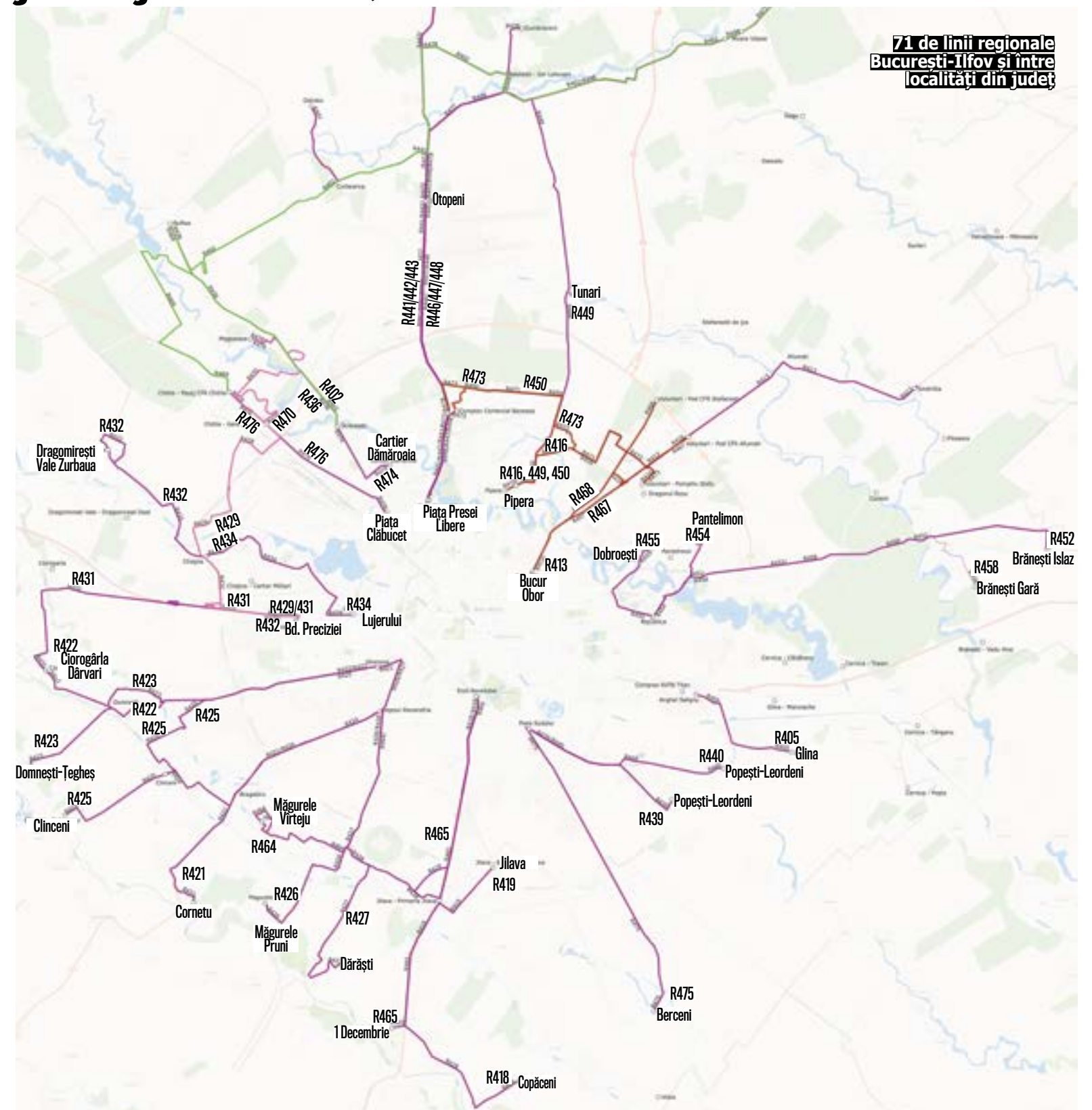
Ce înseamnă integrarea tarifară?

PMUD 2016-2030 propune introducerea unui sistem integrat de bilete pentru toate modurile de transport public din București și Ilfov, iar toți pasagerii vor fi obligați să își achiziționeze și să valideze aceste bilete folosind sistemul instalat în autobuze, tramvaie, troleibuze și la metrou. Sistemul va permite pasagerilor să se transfere de la un mod la altul de transport fără a mai fi nevoiți să-și cumpere un bilet nou.

Pentru 1 iunie 2019, autoritatea județeană estimează costul unui bilet unic la 2,5 lei (care să acopere ca durată de timp de o oră și jumătate de folosință a mijloacelor de transport în comun pe raza județului Ilfov și Capitalei), iar valoarea unui abonament anual la aproximativ 500 de lei. Inșă aceste detalii, sau altele legate de structura rețelei de transport, programul de circulație, număr de autobuze, sunt într-o analiză continuă și vor fi anunțate pe măsură ce se stabilesc. Evident că, fiind un proces la început de drum, el va suferi ajustări pe parcurs, însă principiile care vor sta la baza oricărei decizii se păstrează aceleași condiții de respectat de către toți operatorii de transport, aceleași condiții de călătorie și aceleași prețuri și facilități pentru toți cetățenii din București și/sau Ilfov.

Urgențe: Inelul 0 la Capitalei, pasajele de pe actuala Centură, interconectarea cu metroul

"PMUD nu se referă doar la transportul de persoane, ci și la cel de mărfuri. Ele sunt strict legate și condiționate. Și nu se referă numai la implicarea autorităților locale, ci și la implicarea autorităților centrale. Iar prima măsură pentru a avea totuși un transport public integrat până la final este includerea metroului, iar transportul feroviar trebuie și el să fie parte a acestui sistem, astfel încât să vorbim de maximă eficiență. Și, mai trebuie ceva: în regim de urgență ar trebui realizat de către Ministerul Transporturilor inelul 0 de centură a Capitalei, care să separe traficul de tranzit de traficul obișnuit din acest



71 de linii regionale București-Ilfov și între localități din județ

areal. Iar pe aliniamentul actual al liniei de centură să se finalizeze pasajele de la Domnești, Berceni, Popești - Leordeni, Cernica și Mogoșoaia. Trebuie să rezolvăm problema de la intrările principale în oraș - park and ride -

în principal pentru cei care vin din afara județului Ilfov. Abia atunci vom avea un transport public de persoane și de mărfuri competitiv, care să permită regiunii să se dezvolte!", a mai explicat Marian Petrace.



Gratuitate pe liniile urbane din București și pentru elevii ilfoveni care învață în Capitală

STB a anunțat că începe emiterea/incărcarea de abonamente gratuite pentru elevi, conform unei hotărâri adoptate la sfârșitul anului trecut, de CGMB. Abonamentul lunar urban cu reducere 100% se eliberează la centrele de emisie și încărcare carduri STB SA pe baza carnetului de elev vizat pe anul în curs, (care va avea înscris pe prima filă codul numeric personal al elevului, precum și cartea de identitate - în cazul elevilor cu vârsta de peste 14 ani - cu evidențierea domiciliului stabil sau provizoriu). Pentru elevii claselor pregătitoare și cu vârsta de până la 14 ani, abonamentele se eliberează în baza adevăritei dovădoare/carnetului de elev, cu ștampila unității de învățământ acreditate/autorizate pentru anul în curs și copie după certificatul de naștere. Elevii care frecventează o unitate de învățământ din București beneficiază de abonament lunar urban general cu reducere 100%, indiferent de domiciliu și indiferent de forma de învățământ (curs de

zi, frecvență redusă). Spre exemplu, elevii cu domiciliul în Ilfov, care frecventează o școală din București beneficiază de abonament lunar urban general (în Capitală) cu reducere 50% și de abonamente valabile pe liniile regionale cu reducere 50%. De prevederile acestor legislații menționate beneficiază numai elevii din învățământul acreditat/autorizat, primar, gimnazial, liceal și profesional, cu vârsta până la 18 ani sau până la finalizarea studiilor liceale/profesionale. Abonamentele cu reducere/gratuitate nu sunt valabile pe liniile expres și pe liniile speciale, iar validarea acestor carduri este obligatorie la fiecare călătorie, pentru a avea o evidență exactă privind numărul utilizatorilor.