

TRANSPORTUL PUBLIC URBAN – DE LA EXEMPLE DE BUNĂ PRACTICĂ SPRE STRATEGII EUROPENE

Ing. Doinița BĂLĂȘOIU
Grup Școlar Industrial “Electroputere”
Craiova



Doinița Bălășoiu este absolventă a Facultății de Electromecanică din Craiova. Ca inginer de producție la IA ARO-Câmpulung Muscel și IUG SA Craiova (POPECI SA), a obținut mai multe brevete de inovator. În prezent este profesoară în învățământul preuniversitar, autoare de manuale și auxiliare didactice, având preocupări notabile în domeniul reformei învățământului profesional și tehnic.

Ing. Tatiana BĂLĂȘOIU
Grup Școlar Industrial “Electroputere”
Craiova



Absolventă a Facultății de Electrotehnică din Craiova. În calitate de inginer proiectant la IUG SA Craiova (POPECI SA), a proiectat și a pus în funcțiune mașina de găurit platane pentru prese încălzite electric. În prezent este profesoară în învățământul preuniversitar, autoare de manuale și auxiliare didactice și formator al Consiliului Național pentru Curriculum.

REZUMAT. Pornind de la realitatea, statistic dovedită, că orașele asigură circa 75-85% din produsul intern brut al Uniunii Europene și că tot mai multe orașe europene suferă din cauza aglomerației și a exploziei transportului urban prin utilizarea excesivă a autoturismelor personale, lucrarea realizează o trecere în revistă a categoriilor de probleme generate de această realitate (cum ar fi nivelul ridicat de poluare a aerului, zgomot și accidente, probleme ale mobilității urbane, aglomerări, consumul de pământ și extinderea urbană necontrolată, diminuarea siguranței rutiere etc.) dar și a soluțiilor care se impun structurate într-o strategie europeană: promovarea utilizării combustibililor și vehiculelor ecologice, îmbunătățirea infrastructurii, modernizarea, eficientizarea și promovarea transportului public, etc.

Cuvinte cheie: aglomerație, transport urban, poluare, infrastructură.

ABSTRACT. Starting from the reality, statistically proved, that cities assure almost 75-85% of the Gross Internal product of the European Union and that more and more European cities suffer from the agglomeration and the explosion of the urban means of transport through the excessive use of personal vehicles, the present paper realizes a review of the categories of problems generated by this reality (as the high level of air pollution, noise and accidents, problems of urban mobility, agglomerations, the land consumption and the uncontrolled urban extension, the diminishing of the road security, etc.) but also the solutions that impose themselves to be structured in an European strategy: the promotion of the use of ecological fuels and vehicles, the improvement of the infrastructure, the modernization, the effectiveness and the promotion of the public means of transport, etc.

Keywords: agglomeration, urban means of transport, pollution, infrastructure.

1. INTRODUCERE

Orașele europene, chiar dacă sunt diferite, se confruntă cu aceleași dificultăți: schimbări climatice, ambuteiaje, poluare, insecuritate. Aceste dificultăți impun concentrarea cetățenilor Europei asupra dimensiunii urbane a politicilor din domeniul transporturilor și identificarea/aplicarea acelor inovatoare, a căror țintă constă în depoluarea orașelor, fluidizarea inteligentă a transportului alături de accesibilizarea și securizarea sa. Blocajele din calea unei mobilități urbane care să răspundă exigențelor actuale își pot afla căi de eliminare prin eforturile concertate ale tuturor factorilor implicați și cu putere decizională.

În ceea ce privește mobilitatea urbană, la nivel european, există câteva opțiuni strategice cum ar fi:

- ameliorarea calitativă a transportului în comun
- creșterea gradului de utilizare a tehnologiilor cu randament energetic ridicat
- promovarea mersului pe jos și pe bicicletă
- protejarea drepturilor celor care utilizează transportul în comun

Este, deopotrivă, avută în vedere și stabilirea unor direcții de acțiune pentru protejarea zonelor verzi prin stabilirea de măsuri restrictive pentru transportul urban. Toate aceste opțiuni respectă responsabilitățile autorităților locale, regionale și naționale din domeniul vizat. Din septembrie 2007, pentru țările Uniunii Europene

există formulată o nouă „strategie urbană” care include o gamă variată de soluții potențiale și domenii în care UE poate lua măsuri pentru combaterea creșterii aglomerației, poluării și problemelor de siguranță din orașele europene. Această strategie dispune în prezent de un plan de acțiuni pentru creșterea mobilității urbane prin care este detaliat modul de transpunere în practică și se stabilesc responsabilitățile actorilor implicați, respectându-se principiul subsidiarității.

2. ACTUALITATE

Orașele asigură circa 75-85% din produsul intern brut al Uniunii Europene. Crearea unui mediu urban de calitate reprezintă o prioritate a noii strategii de la Lisabona – de „transformare a Europei într-un loc mai atractiv pentru investiții și lucru” – pentru a mări potențialul său de creștere economică și creare de noi locuri de muncă.

Totusi multe orașe europene suferă din cauza aglomerației și a altor probleme, cum ar fi nivelul ridicat de poluare, zgomot și accidente, datorate în mare parte utilizării excesive a autoturismelor personale.

Într-adevar, datele statistice colectate, demonstrează că 75% din deplasările din zonele metropolitane se fac cu autoturismele. Aceasta în condițiile în care se așteaptă ca distanțele parcurse în UE să crească cu 40% până în anul 2030, cu consecințe semnificative asupra sănătății și calității vieții orașenilor și asupra performanțelor economice ale însăși orașelor.

Cartea Albă a Transporturilor întocmită în 2001, intenționa să schimbe politica europeană a transporturilor în sensul realizării acestor deziderate. Aceasta a stabilit ca obiectiv ruperea legăturii dintre creșterea volumului de transporturi și creșterea economică, îndreptându-se spre moduri mai sustenabile de transport (transporturi intermodale), cum ar fi transportul pe apă și cale ferată, și spre modernizarea transportului public.

Strategia dezvoltării durabile din iunie 2006 s-a angajat să realizeze aceleași obiective. Dar evaluări de etapă ale acțiunilor specifice, realizate și adoptate la nivel european, nu fac referire la restrângerea creșterii transportului în general, în schimb susțin „decuplarea creșterii transporturilor de efectele sale negative”.

În anul 2006, a fost adoptat un document numit sugestiv „Strategia Tematică cu privire la Mediul Urban”, în cadrul celui de-al șaselea Program de Acțiune pentru Mediu. Strategia identifică transportul urban ca domeniu care poate contribui semnificativ la realizarea obiectivelor politicii referitoare la schimbarea climatică, eficiența energetică, aglomerație, combustibili alternativi, transporturi multimodale, siguranța rutieră, competitivitate industrială, mediu, sănătate și includere socială.

3. PROBLEME

Probleme ale mobilității urbane. Dependența de automobile: aproape jumătate din cei 490 milioane de locuitori ai Europei sunt proprietari ai unui autoturism. Principalii factori ce contribuie la dependența de automobile sunt următorii:

- *alegerea consumatorului:* autoturismul va rămâne cel mai popular mod de transport datorită numeroaselor sale avantaje precum confortul, statutul, viteza și comoditatea;

- *subevaluarea:* conducătorii auto nu suportă costul total al utilizării autoturismului;

- *practicile de planificare și investiție:* fondurile publice tind să se concentreze asupra drumurilor și spațiilor de parcare, indiferent de celelalte alternative de transport. Acest fapt a creat un cerc vicios al aglomerației;

- *aglomerarea:* infrastructura nu a ținut pasul cu creșterea numărului de autovehicule, rezultând mari întârzieri ale călătoriilor. Se ajunge astfel la situații paradoxale, ca de exemplu, aceea că, în Londra, traficul rutier este acum mai lent decât în zilele în care se circula cu trăsura.

Constituie o realitate incontestabilă faptul că productivitatea urbană depinde mult de eficiența sistemului de transport al lucrătorilor, consumatorilor și mărfurilor dintr-un loc în altul. Se estimează o creștere anuală a costurilor aglomerației rutiere de până la 1% din produsul intern brut al Uniunii Europene – în jur de 105 miliarde euro până în 2010. Aglomerația mai înseamnă risipă de combustibil, creșterea poluării aerului, reducerea eficienței transportului public și favorizarea comportamentului agresiv.

Consumul de pământ și extinderea urbană necontrolată. Orașele se extind iar pământul devine din ce în ce mai rar. Acest fenomen este în același timp cauza și efectul utilizării crescânde a autoturismului personal.

Poluarea aerului și schimbarea climatică. Traficul rutier din zonele urbane este responsabil pentru peste 10% din emisiile totale de dioxid de carbon – principalul gaz cu efect de seră – din UE. Cu fiecare noi 4,3 milioane autoturisme care circulă pe drumurile europene în fiecare an, emisiile de CO₂ produse de transport pot fi cu până la 40% mai mari în 2010 decât în 1990 – subminând eforturile făcute de celelalte sectoare industriale în realizarea angajamentelor europene asumate la Kyoto.

Transportul rutier este și principala sursă de monoxid de carbon și particule fine, care prezintă riscuri majore pentru sănătate, inclusiv probleme respiratorii cum ar fi astmul. În fiecare an, circa 300 000 persoane mor prematur ca urmare a bolilor produse de poluarea aerului.

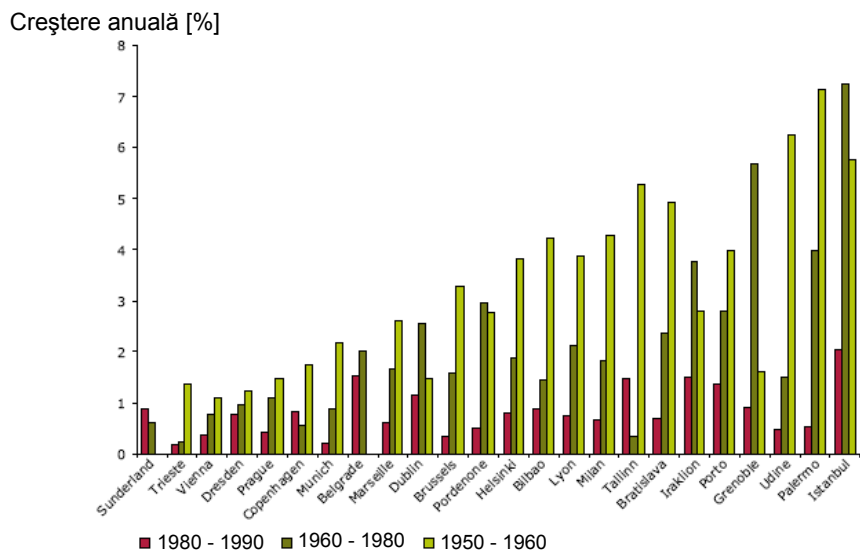


Fig. 1. Creșterea anuală a zonelor construite, în perioada 1950-1990, în câteva orașe europene.

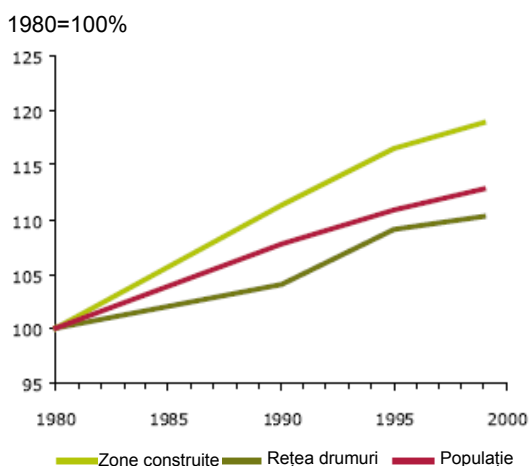


Fig. 2. Evoluția zonelor construite, a rețelei de drumuri și a populației, în țări est-europene (Belgia, Cehia, Danemarca, Franța, Germania, Estonia, Lituania, Olanda, Polonia, Slovacia, Spania.).

Accidente și siguranța rutieră. Creșterea traficului determină și creșterea numărului de accidente. Statisticile arată că unul din trei accidente mortale are loc în zonele urbane.

Zgomotul. Aproximativ 65% din populația europeană este expusă unui nivel de zgomot inacceptabil de ridicat – provenit în mare parte din traficul urban. Zgomotul poate produce tulburări de somn și afectează capacitățile de învățare, motivare și rezolvare a problemelor. Anual se înregistrează în jur de 1800 decese – în principal în zonele urbane – favorizate de zgomotul excesiv.

4. CE SE POATE FACE?

Acțiuni la nivel local vs măsuri UE – Cartea Verde Europeană a Transportului Urban. Fiecare oraș are propria sa cultură și specificitate, deci autoritățile locale sunt cele mai în măsură să decidă politica transportului urban. Principiul reprezentării se aplică politicilor europene. Totuși, proporția problemelor sugerează ca sunt necesare măsuri la toate nivelele: local, regional, național și european.

Din anul 2002, Comisia Europeană a sprijinit inițiativa anuală a „Săptămânii Mobilității” pentru sensibilizarea orașelor europene. Aceasta cuprinde un ansamblu de politici și măsuri de promovare a transportului urban curat prin autoritățile locale și operatorii locali de transport public.

Principalele sale instrumente cuprind prevederea de sprijin financiar – în special prin Fonduri Structurale și de Coeziune și Programele Cadru de Cercetare – pentru investiții și proiecte care constituie unele priorități de mediu.

În septembrie 2007, Comisia a prezentat o Carte Verde intitulată „Spre o nouă cultură a mobilității urbane”, pentru a determina ceea ce poate face UE în vederea îmbunătățirii mobilității urbane, luând în același timp în considerare aceste acțiuni la nivel local.

Promovarea utilizării de vehicule mai ecologice. UE a introdus reglementări obligatorii cu privire la emisiile de materii poluante, oxizi de azot și hidrocarburi eliminate de vehiculele alimentate cu benzină sau motorină prin Directivele „Euro”. Până acum nu au fost introduse limite obligatorii pentru emisiile de CO₂. Comisia are în vedere stabilirea de limite obligatorii pentru autoturisme

în cadrul unei legislații separate, dar Cartea Verde sugerează că aceasta ar putea lua în considerare stabilirea de standarde minime de performanță în operarea parcurilor de autovehicule. Mai mult, în vederea sprijinirii introducerii vehiculelor ecologice și eficiente energetic de către autoritățile locale, Cartea Verde sugerează reactualizarea unei propuneri referitoare la „achiziția publică verde” de autovehicule. Noile reguli ar putea obliga autoritățile locale să includă consumul energetic, emisiile de CO₂ în criteriile de atribuire, pe lângă prețul vehiculului. Propunerea legislativă inițială din 2005 cerea ca 25% dintre vehiculele de mare gabarit (autobuze și camioane de peste 3,5 tone) achiziționate sau închiriate de instituții publice, să întrunească „standarde superioare europene de mediu”. Totuși, europarlamentarii au respins propunerea pe motiv că ar fi prea slabă. O nouă propunere ar putea include toate autovehiculele.

În vederea suplimentării acestor măsuri, la nivel european a căpătat o mare importanță cercetarea în transporturi mai ecologice și mai sigure, prin Programele Cadru de Cercetare. Inițiativa CIVITAS, care asigură sprijin orașelor ce doresc să testeze și să introducă măsuri inovatoare de îmbunătățire a mobilității urbane și reechilibrare a împărțirii modale a transportului către moduri sustenabile de transport, reprezintă un element cheie al strategiei UE.

De asemenea, prin alte planuri energetice, UE încurajează dezvoltarea noilor forme de tehnologie a propulsiei și combustibili alternativi. Este avută chiar în vedere o propunere cu privire la „propulsia verde” care va fi prezentată în 2009.

Îmbunătățirea infrastructurii. Stakeholder-i nu sunt de acord asupra importanței noii infrastructuri. Unii susțin că mai multe drumuri vor încuraja dependența de automobile, în timp ce alții subliniază că lipsa de infrastructură agra-

vează blocajele rutiere. În timp ce noua infrastructură va continua să se regăsească în strategia de ansamblu, Comisia afirmă că prioritatea trebuie să o constituie un mai bun management al infrastructurii existente și realocarea capacității unor moduri de transport mai sustenabile, ca urmare a lipsei de spațiu în orașe.

Reducerea cotei de automobile pentru călătoriile urbane prin:

- Descurajarea – prin reducerea capacității rutiere sau a locurilor de parcare – sau interzicerea, prin pietonizarea centrelor orașelor;
- Crearea de carpooling (naveta cu mașina în care fiecare conduce prin rotație) și căi „aglomerate”;
- Taxa urbană: impunerea de taxe de parcare sau intrare în anumite zone ale orașelor, cum este cazul orașelor Londra, Oslo și Stockholm, în care șoferii plătesc intrarea în zone centrale aglomerate. Unele vehicule pot fi scutite de aceste taxe. Bani astfel colectați pot fi reinvestiți în transportul public și îmbunătățirea infrastructurii. În ciuda succesului acestei metode (în Londra traficul a fost redus cu până la 20%, aglomerația cu 30% iar emisiile de CO₂ produse de trafic cu 20%, înregistrându-se anual contribuții de până la 50 milioane lire sterline la beneficiile transportului în economie), taxa pe aglomerație rămâne controversată din punct de vedere politic și scumpă datorită costului ridicat al microelectronicii și complexității administrării. Rezidenții din Edinburgh au respins clar un astfel de plan în 2005. Dar Comisia pare destul de hotărâtă să faciliteze aplicarea unor astfel de instrumente, prin crearea unui cadru legal armonizat, care să ridice restricțiile impuse în unele state membre, inclusiv Franța și Danemarca, ce împiedică guvernele locale să introducă asemenea taxe.

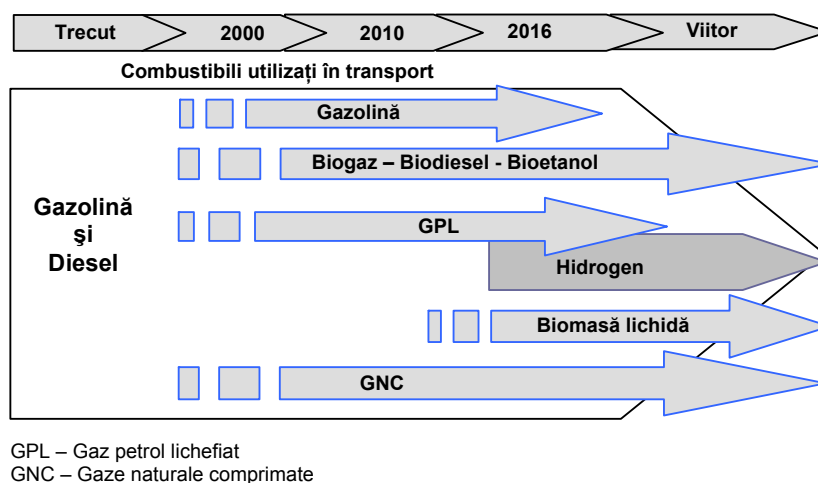


Fig. 3. Politica europeană în domeniul biocombustibililor.

- Cote pe numărul de vehicule: Singapore este singura țară din lume care a reușit să controleze cu succes rata de creștere a parcului său auto prin impunerea unui sistem în care proprietarii de autoturisme trebuie mai întâi să liciteze pentru o licență înainte ca vehiculele lor să circule pe drumuri. Aceste licențe au devenit acum atât de scumpe încât achiziția unui autoturism presupune un preț prohibitiv.

Promovarea utilizării transportului public. Transportul public nu este doar un serviciu social oferit de autoritățile locale pentru asigurarea unui anumit grad de mobilitate pentru toți. Acesta mai este cel mai eficient mod de transport din punct de vedere al consumului de spațiu și al poluării aerului pe pasager. Totuși trebuie avute în vedere următoarele provocări:

Finanțarea. Erodarea fondurilor publice, creșterile prețurilor la combustibili și competiția automobilelor private semnifică faptul că tranzitului public îi lipsesc resursele ce trebuie investite în calitate. Finanțarea se poate asigura prin taxare sau scheme de tipul „poluatorul plătește”. Concurența autoturismelor micșorează veniturile obținute din transportul public și duce la diminuarea eficienței serviciilor publice în care automobilele și vehiculele publice concurează pentru aceeași infrastructură.

Accesibilitatea. Persoanele cu mobilitate redusă – inclusiv cele cu dizabilități și cele vârstnice, dar și persoanele cu leziuni temporare sau copii – reprezintă în

jur de 35-40% dintre cetățenii europeni. Pe măsură ce populația europeană îmbătrânește, accesibilitatea devine, din ce în ce mai mult, o problemă.

Descentralizarea. Sistemele publice de transport nu sunt proiectate să deservească zonele urbane cu densitate redusă sau slab populate care domină din ce în ce mai mult peisajul (extinderea urbană necontrolată). Cu cât activitățile urbane sunt mai întinse ca suprafață, cu atât mai dificilă și mai costisitoare este deservirea lor, mai ales în cazul infrastructurilor fixe cum ar fi metroul și calea ferată.

Mersul cu bicicleta și mersul pe jos. Aproape jumătate din deplasările pe căi rutiere ale Europei sunt de 5 km sau mai puțin. De aceea, mersul pe jos sau pe bicicletă se poate dovedi o alternativă la îndemână în multe deplasări. Acestea pot fi încurajate prin accesul obișnuit sau pietonizarea zonelor sensibile din orașe și construirea de căi speciale pentru pietoni și piste pentru biciclete.

BIBLIOGRAFIE

- [1] *Urban sprawl in Europe: the ignored challenge*, EEA Report No 10/2006, Copenhagen, 2006.
- [2] *White Paper – European Transport policy for 2010: time to decide*, Luxembourg, 2001.