

Calitatea serviciului de transport public. Comparație între București și alte 21 de zone metropolitane

Asist. univ. dr. Alexandra Iancu
Facultatea de Administrație Publică – SNSPA

Abstract. *Analiza realizată are ca obiectiv principal găsirea unor soluții viabile în vederea îmbunătățirii calității prestării serviciului de transport public prin realizarea unei analize comparative între București și cele 21 de zone metropolitane, acestea fiind: Atena, Barcelona, Berlin-Brandenburg, Bilbao, Birmingham-West Midlands, Bruxelles, Dublin, Frankfurt Rhein Main, Helsinki, Lisabona, Londra, Madrid, Manchester, Paris-Île de France, Praga, Sevilla, Stockholm, Valencia, Viena-Austria de Est, Varșovia și Zürich.*

Aceasta nu este o sarcină ușoară, fiindcă sunt întâmpinate o serie de dificultăți metodologice precum:

- a) definierea indicatorilor care nu sunt aceiași în multe orașe sau țări;*
- b) datele disponibile sunt foarte eterogene, în funcție de țară, iar câteodată chiar și între orașe din aceeași țară;*
- c) chiar și atunci când datele există, e puțin probabil ca o singură organizație să le dețină în totalitate. În consecință, colectarea acestora necesită un mare volum de muncă;*
- d) compararea datelor este o activitate dificilă deoarece necesită contexte comparabile. Aceasta ridică problema definirii unor teritorii pertinente pentru comparare. De exemplu, orașul Berlin (3,6 milioane locuitori pe o suprafață de 890 km²) într-adevăr nu poate fi comparat cu orașul Paris (2,1 milioane locuitori pe 105 km²), ci mai degrabă cu orașul Paris împreună cu primul său inel de suburbii (6,1 milioane locuitori pe o suprafață de 760 km²). Aceasta înseamnă că, la analiza datelor, trebuie să se țină cont, cu multă atenție, de realitatea geografică, instituțională și umană care se află dincolo de numele teritoriilor, astfel încât să se poată trage un anumit tip de concluzii.*

Cuvinte-cheie: serviciul public de transport, calitate, indicator de calitate.

Introducere

Cele 22 de metropole analizate în acest studiu însumează o populație totală de peste 68 de milioane locuitori.

Cifrele referitoare la suprafețe reflectă mărimi și densități diferite de populație a orașelor, dar și diferite organizări administrative și instituționale. Ele subliniază diferențele dintre țări unde sistemele de transport public sunt coordonate la nivel regional și unde zone rurale extinse sunt integrate pentru furnizarea serviciului, precum Germania, dar și zone în care transportul public este organizat mai mult la scară locală.

Acest aspect este confirmat de indicatorul „Suprafața construită”, care se apropie de nivelul de 20% din suprafața totală, în cele mai multe cazuri (19,6% în Paris Île-de-France și doar 8,6% în Berlin).

În cazul Bucureștiului, suprafața construită reprezintă 70% din suprafața totală, ceea ce subliniază următoarele aspecte:

- orașul propriu-zis reprezintă o aglomerație urbană de mare densitate (aproximativ 8.450 loc./kmp), din acest punct de vedere fiind propice dezvoltării transportului public;
- prin definirea zonei metropolitane orașului propriu-zis i se vor alătura suprafețe destul de întinse, caracterizate printr-o densitate scăzută de populație, ceea ce va conduce la scăderea, pe ansamblu, a densității populației zonei metropolitane. În mod similar va scădea și ponderea suprafeței construite din suprafața totală;
- problemele referitoare la congestiile de trafic sunt și ele o consecință a valorii ridicate a densității populației;
- insuficiența spațiilor verzi, cu consecințe nefaste asupra gradului de poluare și, implicit, asupra sănătății locuitorilor orașului.

Datele referitoare la mărimea familiei nu conduc la o diferențiere geografică clară, cu toate că, în general, familiile din sudul Europei au aproximativ trei membri, față de cele din nord, care au o medie mai apropiată de doi membri.

Numărul locurilor de muncă specific fiecărei zone este corelat cu numărul de familii, cu un loc de muncă per familie, în medie. În Londra aceasta se ridică la 1,45, ceea ce se poate explica prin faptul că metropola asigură locuri de muncă pentru mulți angajați care locuiesc în afara zonei administrative. La cealaltă extremă se află Sevilla (0,76), care ar putea explica nivelul coborât al locurilor de muncă din capitala Andaluziei.

În privința nivelului produsului intern brut per locuitor, Bucureștiul se compară doar cu Vilnius, fiind de peste zece ori mai redus față de cele mai bogate zone metropolitane studiate: Bruxelles și Zürich.

Variațiile puternice în privința densității populației, în special comparând raportarea la suprafața totală și la cea construită, ilustrează diversitatea cadrului administrativ pe întinsul Europei.

Numărul călătoriilor zilnice efectuate de o persoană pare a diferi foarte mult între zonele metropolitane studiate. Trebuie spus de la început că pot exista unele erori metodologice în calculul acestui indicator, deoarece definirea călătoriei nu este întotdeauna aceeași (de exemplu, unele orașe nu iau în considerare călătoriile sub o anumită lungime). Cu toate acestea, în cele mai multe orașe, numărul călătoriilor zilnice efectuate de o persoană este cuprins între două și trei, care poate părea un număr relativ scăzut, dar care este o medie, luând în considerare întreaga populație, inclusiv persoanele care nu se deplasează deloc (persoane cu mobilitate redusă, copii mici etc.).

Durata medie a călătoriilor motorizate este cuprinsă între 25 și 45 minute, iar distanța medie de călătorie între șase și nouă km. Luând ca bază două-trei călătorii de persoană pe zi, aceasta înseamnă că majoritatea oamenilor călătoresc zilnic mai mult de o oră în zonele metropolitane, subliniind necesitatea de a asigura un serviciu de transport sigur și confortabil, pentru a face această perioadă de timp cât mai plăcută posibil.

Trebuie notat faptul că în Paris Île-de-France durata călătoriei cu autoturismul propriu este de două ori mai mică decât cu transportul public (20 minute, față de 44), ceea ce înseamnă că transportul public este folosit pentru călătoriile mai lungi, iar viteza medie este mai scăzută pentru transportul public.

Contrar la ceea ce ne-am putea aștepta, nu pare să existe nicio relație clară între distanța medie de călătorie și mărimea orașului, suprafața zonei metropolitane sau densitatea populației. Ca o ilustrare, în cele mai populate orașe analizate (Londra și Paris) distanța medie de călătorie este ceva mai scurtă (7,5, respectiv 6,7 km) decât în unele metropole de mărime medie, precum Manchester (15,6 km) și Viena (12 km). Acest paradox derivă aparent din structura urbană (distribuția locurilor de muncă, a zonelor de locuit, a zonelor comerciale etc.) din aceste teritorii.

Bucureștiul se caracterizează prin cea mai mică distanță medie de călătorie (5,4 km), ceea ce se poate explica prin suprafața redusă pe care se întinde orașul propriu-zis.

Viteza medie – rezultat al raportării duratei medii la distanța parcursă – atinge valoarea de 15 km/h. Această valoare scăzută reflectă atât nivelul ridicat al congestiilor de trafic din zonele metropolitane, cât și viteza scăzută a transportului public.

Referitor la mobilitate, călătoriile către școală sau către locul de muncă, putându-se numi obligatorii sau mobilitate recurentă, trebuie analizate cu atenție, deoarece se situează între o treime și jumătate din totalul călătoriilor efectuate.

Referitor la zona orașelor propriu-zise, majoritatea au peste 50% dintre călătoriile efectuate cu transportul public. Paris și Madrid conduc cu o rată de două treimi din totalul călătoriilor motorizate, ceea ce ilustrează densitatea mare a rețelelor de transport care irigă centrul celor două capitale.

Decalajul puternic dintre distribuția călătoriilor în orașul propriu-zis și în întreaga zonă metropolitană (unde transportul public înregistrează, în medie, 30% din călătoriile motorizate) ilustrează una dintre cele mai puternice provocări cu care se confruntă autoritățile de transport public și companiile de transport în perspectiva următorilor ani: dezvoltarea transportului public în suburbii și în zonele mai puțin dense ale zonelor metropolitane.

Acest lucru este valabil îndeosebi pentru zonele metropolitane în care orașul propriu-zis reprezintă o mică parte din totalul populației zonei metropolitane (Paris, Frankfurt).

Caracteristici ale serviciului de transport cu autobuzul

Toate zonele metropolitane au rețele foarte dense ale traseelor de autobuz.

În orașele analizate, lungimea medie a traseelor este de 20 km, dar această valoare nu reflectă diferențele puternice dintre traseele strict urbane, în general mai scurte, și cele interurbane, mai lungi (de exemplu, în Sevilla lungimea medie a unui traseu urban de autobuz este de 10 km, în timp ce a unui traseu interurban este de 30 km). Țările care au transportul interurban puternic dezvoltat (Spania, de exemplu) au, de cele mai multe ori, trasee foarte lungi de autobuze (în medie de peste 40 km în Bilbao și Madrid).

Numărul companiilor care operează cu autobuze variază de la una singură (Dublin, București), la 140 în Frankfurt. Această variație puternică depinde de reglementările-cadru (con competiție-monopol) și, în plus, de mărimea teritoriului deservit. De exemplu, numărul mare de companii care operează cu autobuze în Paris Île-de-France (80) nu are nimic de-a face cu competiția, ci doar cu mărimea teritoriului deservit (12.000 km²), care acoperă zeci de zone distanțate față de centrul ariei metropolitane, care sunt deservite de companii mici, independente, private.

O singură companie operează, în medie, pe 16 trasee de autobuz, dar această cifră este, în realitate, mai scăzută (12) deoarece nu s-a ținut cont de marile companii de transport public cunoscute (ETHEL, Atena – 282 trasee de autobuz, BVG, Berlin – 210, EMT, Madrid – 174, RATP, Paris – 320, DP, Praga – 210, Wiener Linien, Viena – 80).

Densitatea liniilor, raportată la suprafață, este foarte ridicată la Birmingham, urmat de Varșovia, cu cea de-a doua densitate. Această valoare poate fi privită ca o consecință a suprafeței reduse (550 km²) și a insuficienței furnizării a modurilor alternative de transport public, în afara metroului, în zona Birmingham.

Dacă ne raportăm la populația deservită, doar trei orașe au valoarea densității mai mare de 4 km linii la 1.000 de locuitori (Bilbao, Stockholm și Madrid).

Caracteristici ale serviciului de transport cu tramvaiul

Două treimi dintre orașele analizate dețin rețele de tramvai, iar dintre acestea, șase și-au realizat rețelele în ultimii zece ani, fără să fi deținut până atunci acest mod de transport (Franța, Spania, Marea Britanie). Statele central și est-europene dețin cele mai extinse rețele de tramvai (49 linii în Berlin-Brandenburg, 32 în Praga, 32 în Viena și 32 în Varșovia, 31 în București), ceea ce se explică prin faptul că acestea nu au renunțat la tramvai, spre deosebire de majoritatea orașelor europene.

Utilizarea transportului public raportată la mia de locuitori, permite comparația între zone metropolitane, în ciuda mărimii lor.

Numărul de călătorii anuale per locuitor indică faptul că locuitorii din peste zece orașe utilizează sistemele de transport public de peste 200 ori pe an.

Grupul de orașe: Londra, Vilnius, București și, probabil, Paris (cifrele sunt comparabil mai mari pentru Paris, deoarece sunt exprimate în număr de locuri oferite, în loc de călătorii) se află în frunte, cu peste 400 de călătorii anual. Helsinki, Viena și Zürich (unde valorile exprimă numărul de locuri anuale oferite), depășesc 300 de călătorii anual. Madrid, Varșovia, Berlin – Brandenburg și Stockholm constituie ultimul grup, cu mai mult de 200 de călătorii anual.

Dacă se ia în considerare rata călătoriilor zilnice, Madridul iese în evidență, având cea mai scăzută rată a călătoriilor zilnice (dintre cele zece orașe).

Bucureștiul conduce, cu aproximativ 2.500 călător-km per locuitor, per an. Urmează, la mare distanță, Vilnius, Londra, Stockholm, Helsinki și Madrid, cu valori cuprinse între 1.700 și 1.900 călător-km, per locuitor, per an.

Calitatea serviciului de transport public

În ultimii ani, îmbunătățirea calității serviciilor oferite a fost considerată de autoritățile și operatorii de transport public ca o modalitate decisivă de creștere a atractivității sistemului de transport public, în comparație cu vehiculele private.

Durata zilnică a serviciului

Durata zilnică a serviciilor de transport este, în medie, asemănătoare între toate modurile de transport (puțin peste 19 ore de serviciu pe zi). În majoritatea orașelor, în mod uzual, serviciul de transport este disponibil între ora 5 a.m. și miezul nopții. Totuși, la o observare atentă, apar și unele abordări diferite. Într-o serie de orașe (Londra Manchester, Praga, varșovia), autobuzele funcționează zilnic o durată de timp mai mare decât tramvaiul. Într-adevăr, pare logic să retragi modurile mai grele de transport pe timpul nopții, când traficul se reduce și să

păstrezi doar autobuzele, care au costuri de operare mai mici. În mod contrar, în Atena, Barcelona, Madrid și Paris, autobuzele au o durată zilnică a serviciului mai redusă. În aceste orașe, unele autobuze funcționează pe trasee speciale de noapte, dar acestea diferă mult față de traseele de zi ale autobuzelor. În Berlin, Birmingham, Helsinki, Manchester și Vilnius serviciile de autobuze funcționează peste 20 ore zilnic, Londra, Praga și Varșovia aflându-se pe primul loc cu multe trasee de autobuz care funcționează 24 de ore pe zi.

Accesibilitatea rețelelor pentru persoane cu mobilitate redusă

Accesibilitatea autobuzelor

Procentul de autobuze cu podea joasă din totalul parcului variază mult între orașe. În jumătate dintre zonele metropolitane, peste 50% din parcul de autobuze este format din vehiculele cu podea joasă, cu procente foarte ridicate în Atena (92%), Bruxelles (91%), Londra (85%) și Berlin (80%). La capătul celălalt al listei se află Manchester și Paris, cu mai puțin de o treime din parc, vehicule cu podea joasă. De observat că orașele cu cea mai mică proporție de autobuze cu podea joasă sunt totodată acelea care au și cele mai vechi autobuze (Paris, Vilnius, Varșovia).

Accesibilitatea tramvaielor

Cu excepția câtorva sisteme vechi de tramvai (Bruxelles, Praga, Varșovia), majoritatea zonelor metropolitane europene oferă sisteme de tramvai total accesibile. Vârsta redusă a materialului rulant (sub zece ani în Birmingham, Paris și Valencia) asigură realizarea unei bune accesibilități.

Intervale reduse de succedare și servicii de noapte

Pentru majoritatea zonelor metropolitane studiate se asigură servicii regulate de transport de noapte cu autobuze, numai în weekend și doar în câteva dintre acestea. În medie, numărul de linii de autobuze de noapte atinge 10% din numărul de linii asigurate pe timp de zi. Aceste cifre trebuie examinate cu atenție, deoarece, în multe orașe, liniile regulate de autobuze de noapte sunt mai lungi decât liniile de zi și, de aceea, nu pot fi comparate cu ușurință. Dublin, Londra, Sevilla și Zürich sunt orașele care asigură cel mai mare număr de linii de autobuze de noapte, în comparație cu serviciile din timpul zilei (93 linii de autobuze de noapte în Londra).

Echipamente de informare în timp real și de aer condiționat

Așa cum era de așteptat, majoritatea zonelor metropolitane din sudul Europei au un procent foarte mare de autobuze echipate cu aparate de aer condiționat (aproape 100% în Barcelona, Madrid, Sevilla și Valencia). În ceea ce privește informarea în timp real, nivelul de echipare diferă mult, de la aproape zero în unele orașe, până la 100%, în Berlin. Majoritatea orașelor încă au mai puțin de jumătate din parc dotată cu asemenea echipamente.

Benzi pentru autobuze

Doar Paris, Sevilla și Dublin au peste 100 km de benzi proprii pentru autobuze. Este de notat că în două zone metropolitane, Helsinki și Madrid, unele benzi proprii de autobuz au fost realizate pe artere interurbane.

Bibliografie

- CIVITAS Policy advice notes (nr. 11) Îmbunătățirea calității serviciilor de transport public. Creșterea gradului de atractivitate a transportului public pentru cetățeni
- CIVITAS Policy advice notes (nr. 10) Sisteme inovatoare de emitere a biletelor pentru transportul public
- CIVITAS Policy advice notes (nr. 9) Sisteme informaționale inovatoare pentru transportul public