

Electrificare CFR 
sprijinită de BERD

București
dezvoltare urbană

Austria 
investește în România

Club FER VIAR

REVISTA AFACERILOR FERROVIARE

ANUL II

 IANUARIE 2006 

NR 1 (8)

editor: RSR Multimedia Communication

www.club-feroviar.ro

40-0832-2

CFR MARFA

**PRIVATIZAREA CFR Marfă,
așteptată de operatorii externi,
amânată de autorități**

Transportul în comun, nepoluant, soluția decongestionării traficului metropolitan

Importanța, complexitatea și urgența îmbunătățirii transportului este o problemă a marilor metropole, dar abordarea acestei problematice în UE, SUA, Japonia și alia ataca este demersată de mulți ani. Una dezvoltate politici ide pilă. „Cartea Albă a Comisiei Europene privind Politica de Transport”, străcagi, organizații precum ITS - Societatea Transportului Inteligent, programe de cercetare-dezvoltare, tind antrenat un număr mare de participanți la aceste programe.

Pentru lui Dan Caraman, director general Integral Consulting R&D, pentru îmbunătățirea transportului în București se impune creșterea unui parteneriat care să impună și să optimizeze politicile și strategiile de transport. Acesta s-ar baza pe modelul ERTRCO, care este un parteneriat public-privat, la nivel european, partenerii putând fi grupați în cinci categorii: autorități publice, industrie, operatori de infrastructură (transport și telecomunicații), utilizatori de mijloace de transport, organizații de cercetare și consultanță.

Organizațiile de cercetare și consultanță la scrierea celorlalte partenerii ar putea începe imediat optimizarea, experimente și creșterea diverselor măsuri necesare îmbunătățirii transportului, pentru a putea începe finanțări consistente și diverse la fondurile trebuie să fie utilizate economice și eficiente. „Credem că linia directoare a reorganizării transportului trebuie fie coordonare prioritară mijloacelor de transport în comun, curate, nepoluante, rapide și sigure. Acestea sunt constituite de metrou și metroul ușor (tramvaie cu tramvai rapid), care permit o viteză mărită de deplasare în condiții de siguranță maximă”, spune Dan Caraman.

Aceste mijloace de transport trebuie să se constituie într-o rețea completă asigurând legătura cartierelor cu centrul rapid, sigur.

Într-un program aliat, care se respectă, confortabilă (microclimat, fără aglomerație excesivă, comunicații interioare pentru publicul călător), ieftină (sisteme atractive de abonamente, tipizare taxare în rețeaua metropolitană). În plus, trebuie să existe o rețea secundară, constituită din preferință din troleibuz, care să asigure legături rapide între diversele secțiuni ale rețelei principale și respectiv cu puncte din centrul orașului sau alte zone unde rețeaua principală nu ajunge. Dacă aceste lucruri se realizează și se corelează cu alte măsuri conex (mijloace performante de informare, taxe de parcare, sancțiuni pentru parcare necorespunzătoare, popularizarea avantajelor transportului în comun), mijloacele de transport în comun devin atractive și performante pentru a fi preferate de un procent cât mai mare de populație. În detrimentul circulației cu autoturismul proprieu.

Cercetarea națională

Programele naționale de cercetare-dezvoltare de special programelor AMTRANS și RELANSIN au avut unele contribuții în care unități de cercetare, în parteneriat cu Primăria, cu RATB, cu unități industriale, au dezvoltat studii sau proiecte pilot.

De exemplu, Integral Consulting R&D, în parteneriat cu RATB, Raesco Traffic și ITS România, are în derulare proiectul „Sistem de management al traficului pentru tramvaie” având ca obiectiv realizarea unui sistem pilot de monitorizare și traficului tramvaiele. Creșterea de interes mare de astfel de proiecte de cercetare în colaborare ferestre.

permițe o abordare exhaustivă a problematicii, n.p.) pot oferi soluții viabile de dezvoltare a fiecărei aplicații și de corelare și inter-conectare a unor proiecte conexe. De exemplu, monitorizare trafic, control avansat și optimizare semaforizării, sisteme de informare, sisteme unice de taxare, alte proiecte legate de managementul de trafic, de impactul asupra mediului, de siguranța circulației, de eficiența produselor și serviciilor.

Avantajele acestei politici de sprijinire a dezvoltării cercetării naționale în domeniul ar fi majore. Ar însemna implicarea și formarea unui număr cât mai mare de partenerii capabili de a aborda cu metode științifice și eficiente această problematică complexă. Mai mult, s-ar crește posibilitatea ca acești partenerii competenți să fie utilizați și în cadrul unor proiecte majore, alături de firme și partenerii străini, pentru realizarea unor lucrări de cercetare-dezvoltare din programe ale UE și a unor proiecte de investiții, contribuind la corelarea cu proiectele deja realizate în țară și respectiv la reducerea costurilor locale.

În spiritul celor de mai sus, Autoritatea Națională pentru Cercetare Științifică a lansat, la sfârșitul anului 2005, Programul cercetare de excelență ICEEX.

Rămâne doar ca responsabili din domeniu să nu mai privească cercetarea de pe o perspectivă în căutare de subvenții, ci de pe un instrument alient care trebuie utilizat în rezolvarea unor probleme complexe și importante ale transportului metropolitan.

Cozmin Dăbârlău

