

PRIN PLANUL DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ

CJ Ilfov propune investiții de 7 miliarde euro, până în 2030

(Interviu cu Marian Petrache, președintele Consiliului Județean Ilfov)

- Petrache: "Bucureștiul este ca un om care nu mai poate respira" ● Președintele CJ Ilfov: "Este nevoie de o abordare unitară pe regiunea București-Ilfov"

Consiliul Județean (CJ) Ilfov a lansat în dezbatere Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD), care presupune investiții de aproape 7 miliarde euro, ce ar urma să fie derulate până în anul 2030. Marian Petrache, președintele CJ Ilfov, ne-a răspuns cu amabilitate, într-un interviu, la întrebările legate de PMUD.



Reporter: Când urmează să fie aprobat PMUD?

Marian Petrache: Planul de Mobilitate Urbană Durabilă urmează să se afle, timp de trei-patru luni, în analiză la Agenția de Mediu. Ar trebui ca după alegerile locale acest document strategic să fie aprobat atât în Consiliul General al Capitalei, cât și în Consiliul Județean și să poată fi depuse proiectele aferente. Nici Guvernul României nu are cum să ocolească această regiune, care, de fapt, este imaginea țării.

Reporter: Ce feedback aveți până în acest moment, ca urmare a dezbaterii PMUD?

Marian Petrache: Locuitorii și agenții economici înregistrați în Regiunea București-Ilfov arată un interes deosebit pentru PMUD. CJ Ilfov a organizat în data de 16 ia-

nuarie o sesiune de consultare cu reprezentanții societății civile și ai mediului privat, eveniment la care au participat aproximativ 180 de persoane. În paralel, desfășurăm o campanie de informare pe social media, care înregistrează sute de vizualizări. Primim în continuare propuneri de modificări și completări ale PMUD, propuneri pe care experții BERD le evaluează și le transmit consultanților în vederea integrării în versiunea finală a acestui document.

Trebuie să avem în vedere că 25-30% din PIB se realizează în regiunea București-Ilfov.

Șomajul, aici, este sub 1%. În continuare, regiunea București-Ilfov va fi ca un magnet pentru forța de muncă, pentru că dezvoltarea economică în această zonă se va

întâmpla, așa cum se întâmplă în Europa, în jurul marilor metropole și a orașelor importante din țară.

Toată lumea vede că Bucureștiul este închis, este ca un om care nu mai poate respira, din cauza aglomerației, a smogului etc. Dacă, acum, nu se iau măsuri și nu se spune stop, nu se aplică o strategie care să permită orașului o dezvoltare armonioasă, atunci mai târziu va fi mult prea târziu.

În primul rând, în jurul Capitalei s-a umplut și va fi din ce în ce mai greu să dăm posibilitatea orașului să respire, dacă noi construim o centură care îl blochează și mai tare.

Există circa 80.000-90.000 de oameni din Ilfov care intră și muncesc în București. Sunt între 500.000 și 600.000 de autoturisme care tran-

zitează zilnic orașul, pe lângă cele ale Capitalei.

La București nu există o continuitate la conducerea primăriei, toată lumea așteaptă alegerile, doar că timpul nu ne așteaptă pe noi.

Ilfovul este și el interesat să existe un plan de mobilitate în această zonă.

Noi suntem conștienți că dezvoltarea Ilfovului este într-o strânsă legătură cu cea a Bucureștiului. În fapt, nu mai poate exista niciun document strategic care să nu privească întreaga regiune. Este nevoie de o abordare unitară pe regiunea București-Ilfov, însă la cei de la București nu simt implicare. Sunt grupuri de interese care își doresc altceva în Capitală.

Noi vorbim în acest document despre calitatea vieții - posibilitatea să existe căi de biciclete, transporturi mai rapide cu benzi unice, căi pietonale, să fie eliminate noxele etc.

Planul de mobilitate este complementar Planului Urbanistic General. Dacă acesta nu va fi luat în serios și nu va fi etapizat, atunci în doi ani nu vom mai putea circula în București.

Reporter: Când ar putea fi realizate primele obiective și care ar fi acestea?

Marian Petrache: Implementarea PMUD este structurată pentru perioada 2016-2030, astfel că putem vorbi despre atingerea obiectivelor abia către sfârșitul acestei perioade. Totuși, trebuie să facem distincția între obiectivele soft și obiectivele de infrastructură. Dintre primele, esențiale pentru implementarea PMUD, dar fără efecte vizibile în rândul populației, menționez înființarea Autorității de

Transport Metropolitan București, reorganizarea RATB în companie comercială, precum și efectuarea unor schimbări legislative necesare asigurării unui transport urban durabil. Conform PMUD, aceste obiective ar trebui să fie atinse până în 2018. Concomitent, vor fi pregătite și investițiile structurale al căror termen de realizare nu va fi mai devreme de 2020.

Cea mai mare parte a fondurilor destinate proiectelor de infrastructură din PMUD sunt alocate investițiilor noi, dar și lucrărilor de modernizare/extindere a infrastructurilor existente. De asemenea, lucrările de întreținere sunt necesare menținerii în stare bună a infrastructurilor existente, reprezentând, de altfel, o obligație a administratorilor acestora. Absența unor lucrări de întreținere constante ar putea conduce către un program de reparații capitale, mult mai costisitor pentru bugetul public.

Trebuie menționat că unele proiecte sunt în derulare, de exemplu cele de la metrou, de la drumurile județene sau de la căile de rulare. Vor fi corelate investițiile prevăzute în document cu proiectele deja existente.

Reporter: De câți bani va fi nevoie pentru implementarea PMUD?

Marian Petrache: Bugetul estimativ alocat investițiilor propuse prin PMUD este în valoare de 6,83 miliarde euro.

Reporter: De unde intenționați să procurați banii?

Marian Petrache: Conform prevederilor PMUD, sursele de finanțare a proiectelor propuse sunt: Programul Operațional Infrastructură Mare 2014-2020; Programul Operațional Regional 2014-2020; bugetul de stat; bugete locale; parteneriate public-private, împrumuturi BEI, BERD, Banca Mondială, Planul Juncker.



Uniunea Europeană a finanțat proiecte prin POR. În Ilfov sunt patru orașe care au accesat fonduri europene - Voluntari, Buftea, Bragadiru și Pantelimon. Proiectele sunt între 10 milioane și 25 de milioane de euro, adică mai mult decât un buget consolidat al unui oraș.

Comisia Europeană a spus că vrea să vadă că avem planuri de mobilitate și că după aceea discutăm de finanțarea unor proiecte care să vizeze această zonă. Regiunea București-Ilfov are 150 de milioane de euro ce pot fi accesate având la bază planul de mobilitate urbană.

Ministerul Dezvoltării a împuternicit BERD să se ocupe de licitație și să selecteze firmele care să realizeze Planul de Mobilitate Urbană nu numai pentru București, ci și pentru principalii poli de dezvoltare din România.

Dacă în spatele documentului întocmit de noi nu există un plan

complet de punere a lui în aplicare, cu rolul să stabilească un grafic de finanțări, atunci nu vom avea niciun rezultat.

Reporter: Care este bugetul de investiții de care dispune CJ Ilfov în acest an?

Marian Petrache: Noi nu avem bugete multi-anuale ca să putem derula proiecte importante cu bani proprii. Bugetul de investiții al CJ Ilfov propus spre aprobare este de 143,54 milioane lei.

Bugetele primăriilor sunt mici, pentru că majoritatea celor care lucrează au locul de muncă în București și plătesc impozitele pe salariu acolo unde au jobul. Cei mai mulți nu au nici buletin de Ilfov și vin în localitățile respective doar să doarmă, plătind numai impozitul pe teren sau pe casă, nu și pe mașină, iar primăria trebuie să le satisfacă toate nevoile.

Reporter: Cât din totalul fondurilor vine de la UE și ce proiecte derulați de acești bani?

Marian Petrache: Prin intermediul Programului Operațional Regional, Regiunii București - Ilfov i-a fost stabilită o sumă de aproximativ 150 de milioane de euro, pentru derularea unor proiecte incluse în PMUD, sumă pe care intenționăm să o alocăm realizării a trei proiecte: Reabilitarea și modernizarea DJ 101 Balotești - Sitaru; Realizarea infrastructurii rutiere și achiziția de mijloace de transport pentru Linia

Autobuz rapid/BRT 2: Măgurele-Gara de Nord; Îmbunătățirea operării și întreținerii autobuzelor și a cerințelor pentru flota lor, inclusiv achiziția de autobuze.

În cadrul Programului Operațional Infrastructură Mare, valoarea totală a proiectelor propuse pentru implementare în Regiunea București - Ilfov și incluse în portofoliul de proiecte al programului este de 1,47 milioane euro. Acestea sunt: Modernizarea liniei de cale ferată București Nord - Aeroport Henri Coandă; Fazarea proiectului Linia de metrou Magistrala 5 - Secțiunea Râul Doamnei - Eroilor, inclusiv Valea Ialomiței; Îmbunătățirea serviciilor de transport public de călători cu metroul pe Magistrala 2 Berceni-Pipera; Fazarea proiectului Magistrala 4 Racordul 2 Secțiunea Parc Bazilescu - Străulești; Fazarea proiectului Modernizarea instalațiilor de ventilare de la metrou; Fazarea proiectului Modernizarea instalațiilor de acces la metrou; Magistrala 6 (1 Mai-Otopeni); Magistrala 5 (Secțiunea Eroilor - Universitate - Piața Iancului); Modernizarea centurii de sud București - 4 benzi; Legătura A3 - Aeroport Henri Coandă.

Consiliul Județean Ilfov va demara anul acesta mai multe lucrări de investiții, dintre care amintesc: Reabilitarea și modernizarea DJ 101 Balotești-Sitaru; Reabilitarea și modernizarea DJ 401 Berceni-Vidra;

6,8 miliarde euro - bugetul total propus al PMUD, din care investiții pentru proiectele de metrou - 3,5 miliarde euro și investiții aferente autorităților locale - 3,3 miliarde euro.

Costurile de investiție inițiale totale estimate pentru proiectele în implementare, proiectele naționale, propuse din Master Planul General de Transport, și proiectele propuse de planul de Mobilitate Urbană Durabilă sunt estimate la 8,3 miliarde euro, conform documentului. Modurile de transport de suprafață însumează 5 miliarde euro. Infrastructura nou construită sau reabilitată prin Planul de Mobilitate trebuie întreținută și reabilitată corespunzător. Costurile aferente vor apărea în plus față de cele actuale de întreținere a infrastructurii de transport, mai arată Planul.

Reabilitarea și modernizarea DJ 401 A Vidra-Domnești; Reabilitarea și modernizarea Spitalului de Obstetrică și Ginecologie Dr. Maria Burghel, Buftea; Reabilitarea și modernizarea Spitalului de Psihiatrie "Eftimie Diamandescu", Bălăceanca; Reabilitarea și modernizarea Spitalului Clinic de Urgență Ilfov, corpurile A,C,E,G; Reabilitarea și introducerea în circuitul turistic a Mănăstirii Căldărușani; Reabilitarea și introducerea în circuitul turistic a Palatului Ghica-Căciulați; Elaborarea Studiului de Fezabilitate pentru realizarea Parcului Științific Măgurele; Elaborarea Studiului de Fezabilitate pentru realizarea Bucharest-Ilfov Multimodal Hub.

Reporter: Care sunt cele mai importante proiecte de infrastructură aflate în execuție?

Marian Petrache: În ultimii ani, CJ I a derulat o amplă campanie de investiții, atât din fonduri structurale nerambursabile, cât și din fonduri proprii. În prezent, cele mai importante obiective de investiții aflate în execuție sunt: Lucrări având diverse obiective de investiții derulate în comun cu Consiliile Locale din județul Ilfov, prin intermediul Acordurilor de Asociere, în valoare de aproximativ 100.000.000 lei; Reabilitare, modernizare și echipare Spitalul Clinic Județean de Urgență Ilfov; Reabili-

țarea, modernizarea, dezvoltarea, extinderea și echiparea infrastructurii sociale la Centrul Medico-Social Domnești; Reabilitarea și modernizarea DJ 602 Domnești - Ciorogârla; Reabilitarea și modernizarea DJ 100 Ștefăneștii de Jos - Afumați.

Reporter: Care este strategia CJ Ilfov pentru atragerea fondurilor europene?

Marian Petrache: CJ Ilfov a aprobat, în ianuarie 2014, Strategia de Dezvoltare a Județului Ilfov "Orizont 2020", document care stabilește cadrul investițional asociat dezvoltării socio-economice a județului pentru perioada 2014-2020. Nu întâmplător această perioadă se suprapune Cadrului Financiar Multianual 2014-2020, majoritatea investițiilor incluse în strategie vizând atragerea unor fonduri structurale nerambursabile. În acest scop, în perioada 2015-2016, direcțiile specializate ale CJ Ilfov pregătesc documentațiile tehnico-economice necesare accesării fondurilor nerambursabile: studii de fezabilitate, proiecte tehnice, caiete de sarcini, documentații de atribuire a contractelor de achiziție publică. Pregătim un portofoliu de proiecte ce vor fi transmise în vederea obținerii unor finanțări nerambursabile, imediat ce sesiunile de depunere a dosarelor vor fi deschise.



Centrul vechi al Bucureștiului este o zonă pietonală și o dovadă vie a atractivității și dezvoltării economice pe care o poate genera acest tip de spațiu urban, conform documentului citat, care arată: "Promovarea mai multor zone care adoptă caracteristicile spațiilor pietonizate pot crea spații urbane mai accesibile, sigure și atractive pentru toți locuitorii. (...) Simultan cu acestea, va fi creată o rețea pentru biciclete ce va servi ca bază nu numai pentru investițiile viitoare în infrastructura pentru biciclete, dar va contribui la atragerea unui număr mai mare de bicicliști în oraș. La nivelul Județului Ilfov, vor fi îmbunătățite sau create noi alei pietonale (...), dotări de învățământ, spații verzi, zone comerciale, de agrement etc".

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă acoperă Municipiul București împreună cu sectoarele sale și Județul Ilfov, alcătuit din 8 orașe (Bragadiru, Buftea, Chitila, Măgurele, Otopeni, Pantelimon, Popești-Leordeni și Voluntari) și 32 de comune (1 Decembrie, Afumați, Balotești, Berceni, Brănești, Cernica, Chiajna, Ciolpani, Ciorogârla, Clinceni, Copăceni, Corbeanca, Cornetu, Vărăști-Ilfov, Dascălu, Dobroești, Domnești, Dragomirești-Vale, Găneasa, Glina, Grădiștea, Gruiu, Jilava, Moara Vlăsiei, Mogoșoaia, Nuci, Periş, Petrăchioaia, Snagov, Ștefăneștii de Jos, Tunari și Vidra).

Potrivit documentului, este recomandată actualizarea periodică a PMUD, cel puțin o dată la cinci ani sau mai des, în funcție de evoluțiile viitoare în zona polului de creștere București-Ilfov.

Domenii de dezvoltare

- Reforma instituțională și întărirea capacității administrative;
- Transportul public local și feroviar, inclusiv intermodalitate și multimodalitate;
- Transportul nemotorizat;
- Siguranța rutieră;
- Transportul rutier și politica integrată de parcare;
- Îmbunătățirea integrării dintre planificarea urbană și infrastructura de transport, spații pietonale;
- Managementul mobilității.



PROIECT REALIZAT ÎN ASOCIERE CU JUD. ILFOV

Denumire lucrare:
AMENAJARE CURTE EXTERIOR GRĂDINIȚĂ
LOC. GRĂDIȘTEA, JUD. ILFOV

Valoarea totală a investiției:
400.000 RON

Contribuția Consiliului Județean Ilfov:
300.000 RON

Contribuția UAT / Consiliu local Grădiștea:
100.000 RON

Doar investițiile în infrastructura mare nu sunt suficiente pentru a schimba fundamental comportamentul de transport și tendințele modului de transport ales, arată documentul. Se așteaptă ca autoturismele personale să rămână principalul mod de transport. Pentru a consolida trecerea spre utilizarea transportului public de către utilizatorii de autoturisme, nu sunt suficiente doar îmbunătățiri ale transportului public, ci restricții suplimentare privind utilizarea autoturismelor. Acestea includ, de exemplu, sisteme stricte de management al parcarilor.

Reporter: Care sunt proiectele de infrastructură pe care le veți implementa împreună cu Primăria Capitalei, în 2016 și în următorii ani?

Marian Petrache: Dintotdeauna am încercat să avem o relație partenerială deschisă cu Primăria Municipiului București. Situația geografică și economică actuală ne obligă la o legătură indisolubilă, așa că majoritatea proiectelor de dezvoltare ale fiecăreia trebuie privite din perspectiva impactului regional. Pentru perioada următoare dorim să derulăm mai multe proiecte comune, înscrise deja pe agenda discuțiilor dintre cele două administrații: Realizarea infrastructurii rutiere și achiziția de mijloace de transport pentru Linia Autobuz rapid/BRT 2: Magurele-Gara de Nord; Îmbunătățirea operării și întreținerii autobuzelor și a cerințelor pentru flota lor inclusiv achiziția de autobuze; Înființarea rețelei de biciclete utilitare: piste de biciclete și locuri de parcare; Înființarea rețelei de agrement pentru biciclete: piste de biciclete și locuri de parcare; Construirea incinerato-

rii de deșeuri regional București-Ilfov; Elaborarea și implementarea unei strategii comune privind rezolvarea situației câinilor comunitari; Pregătirea candidaturii Regiunii București-Ilfov pentru desemnarea Capitalei Europene a Culturii 2021; Dezvoltarea și dotarea cu echipamente a bazelor operaționale pentru intervenții în situații de urgență în Regiunea București-Ilfov.

Reporter: Care sunt obiectivele prioritare?

Marian Petrache: Obiectivul prioritar al PMUD este realizarea unui sistem de transport public integrat la nivelul Regiunii București-Ilfov. Toate măsurile și proiectele propuse în acest document de importanță organică pentru dezvoltarea regiunii converg către atingerea acestui obiectiv, vizat atât de noi, cât și, sperăm, de Primăria Municipiului București.

Reporter: În ce stadiu este proiectul de realizare a Zonei Metropolitane a Bucureștiului?

Marian Petrache: Tema înființării Zonei Metropolitane București îmbogățește agenda discuțiilor diferitelor structuri administrative locale sau centrale de mai mult de zece ani. Putem spune că un prim pas ar putea fi înființarea Autorității de Transport Metropolitan București, în forma prevăzută în PMUD.

De altfel, aceasta este și una dintre recomandările studiului Băncii Mondiale din 2013, "Orașe Competitive", unul din studiile care fundamentează Strategia de Dezvoltare Teritorială a României. Acesta propune printre acțiunile strategice prioritare "Instituirea și operaționalizarea zonei metropolitane București", incluzând proiectele propuse prin PMUD.

Reporter: Ce proiecte derulează sau are în pregătire CJ Ilfov, pe lângă PMUD?

Marian Petrache: Noi avem

acum pregătite trei proiecte pe drumurile județene, care să completeze acest plan. Este vorba despre drumul județean paralel cu linia de centură pe partea de sud, care trece prin șase localități - de la Vidra la Ciorogârla. Acesta va ajunge autostrada București-Pitești și va trece pe deasupra ei, la Ciorogârla. Al doilea obiectiv este drumul care leagă DN1 cu județul Ialomița, la Sitari și ultimul - ieșirea din Berceni către linia de centură, Berceni-Vidra. Sunt trei investiții care pot fi demarate oricând, fiind în stadiul de licitație. Vor fi realizate din fonduri proprii și, în măsura în care vom putea accesa și liniile de finanțare europene, vom apela și la acestea. După ce vor începe lucrările, în doi ani vor fi și finalizate.

De asemenea, mai avem o lucrare mare - cea care vizează rețeaua de apă și canal și care rezolvă definitiv problema în 25 de localități din Ilfov.

Reporter: Acestea nu au apă?

Marian Petrache: O parte din localități sunt legate direct la Apa Nova. Pe exercițiul financiar 2014-2020 vom accesa circa 250 milioane euro, cu care vom branza toți cetățenii din Ilfov la apă și canalizare. Am realizat deja o primă etapă în acest sens. Ne dorim ca până la finalul viitorului mandat să aducem și corecții drumurilor care vor fi afectate de aceste lucrări. Mai avem și alte proiecte importante care vizează la dezvoltarea județului, însă unele din ele sunt blocate de doi ani în procesul de licitație.

Reporter: Despre ce proiecte vorbiți?

Marian Petrache: De exemplu, am depus un proiect la UE pentru un parc intermodal și suntem în situația să reluăm licitația. Lipsa

investițiilor a făcut ca bătălia pe orice lucrare din zonă să fie foarte mare. S-au contestat firmele între ele, au fost depuse cereri de clarificări, procesul a durat o grămadă de timp și a blocat derularea investiției. La Spitalul Județean, licitația a durat trei ani, iar construcția propriu-zisă, un an. Acest spital, pe care l-am construit lângă parcul Lia Manoliu din București, a costat circa 15 milioane de euro, din fonduri europene. Mai investim anul acesta în jur de 2 milioane euro din surse proprii pentru crearea circuitelor.

O altă investiție majoră este Parcul Științific de la Măgurele. Și aici ne chinuim cu Ministerul Apărării de un an și jumătate. Este clar că cercetarea pură este cea care crează dezvoltarea, dar dacă vom crea și condiții. Vrem să construim acest parc științific, în asociere cu primăria și cu Institutul, însă ne trebuie terenul din cadrul unei unități militare - circa 20 de hectare. De un an și jumătate ne luptăm să cădem la pace cu Ministerul Apărării ca să ne cedeze acest teren, să putem face investiția.

Reporter: Ce presupune, mai exact, acest parc științific?

Marian Petrache: Înseamnă să facem clădiri și să creem condiții pentru dezvoltarea firmelor în zona respectivă. Este vorba despre companiile care fac transferul de la cercetarea pură la aplicațiile practice. Județul Ilfov ar fi trebuit să fie zona cu cele mai multe parcuri tehnologice.

Vream să menționez că toate proiectele pe care le-am început le-am finalizat la termen. Noi, pe POR, am luat toți banii care ni se cuveneau. Am făcut proiecte concrete cu primăriile, în parteneriat. Ele au făcut proiectele, iar noi le-am dat bani pe măsură ce dovedeau cu documente că derulează investițiile, ulterior menționând pe o placă faptul că investiția a fost realizată în cooperare cu CJ Ilfov.

Reporter: Mulțumesc!



Propunerile PMUD privind rețeaua de metrou

- Extinderea Magistralei 4 de metrou

Această prelungire pe axa Nord-Sud a liniei M4, care oferă o importantă conexiune ce lipsește între Gara de Nord și stația de tren Progresul din sudul orașului, este planificată pentru redeschidere. Proiectul se află în așteptarea unui studiu de fezabilitate, subliniază PMUD.

- Extinderea Magistralei 5 de metrou

Pentru M5 sunt planificate două prelungiri aflate în prezent în lucru, ceea ce face acest proiect cel mai puternic din perspectiva numărului de călători și a schimbării modale, deoarece conectează multe dintre nodurile cele mai importante din centrul orașului. Pentru secțiunea centrală (Eroilor-Iancului) o serie de aspecte tehnice specifice zonelor istorice trebuie aprofundate și tratate corespunzător. În ceea ce privește secțiunea estică (Iancului-Pantelimon), este existentă planificarea avansată, dar, totuși, aceste lucrări coincid cu lucrările de reabilitare a liniei de tramvai de pe același aliniament, fapt ce presupune posibilitatea implementării proiectului în orizontul de timp 2030. Se recomandă implementarea proiectului după ce segmentul Drumul Taberei - Iancului este operabil.

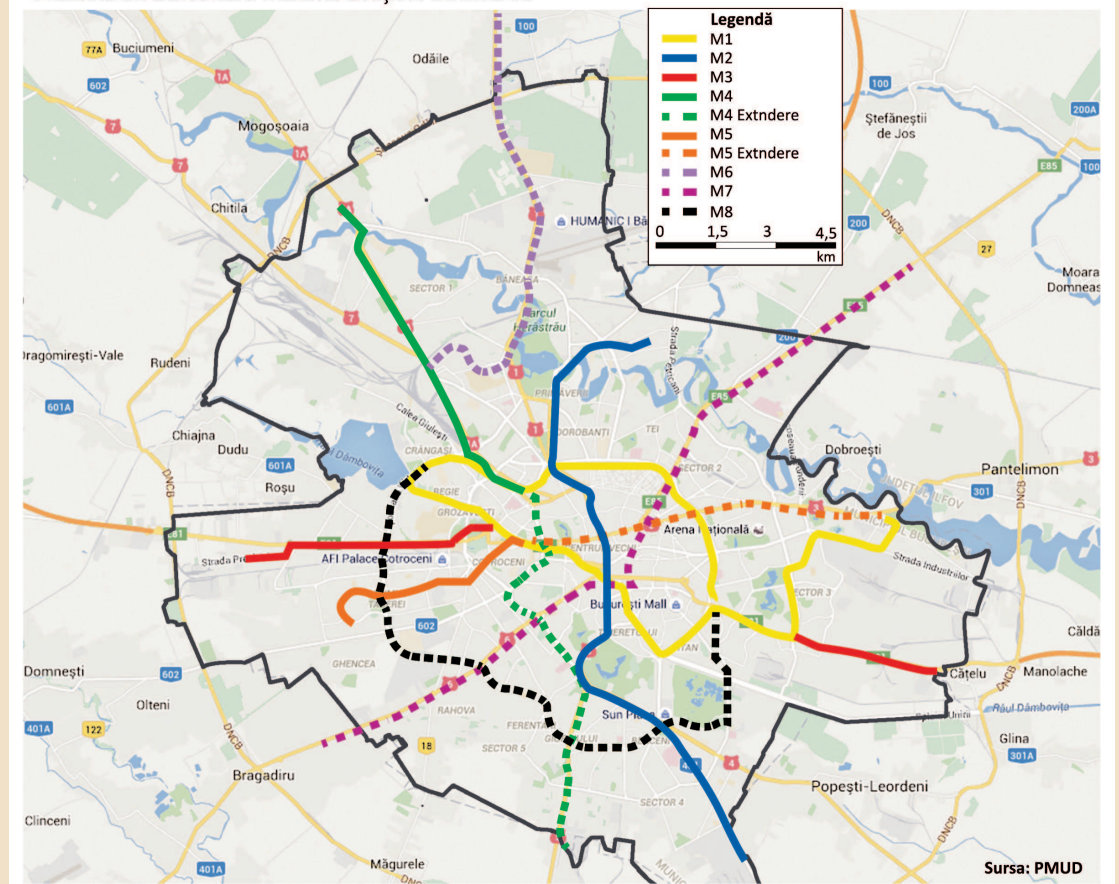
- Magistrala 6 de metrou

Pentru conexiunea de transport public dintre București și Aeroportul Internațional Henri Coandă a fost efectuat un studiu de fezabilitate și este pregătit pentru licitare, o treime din costurile cu finanțarea fiind asigurată.

- Magistrala 7 de metrou

Linia M7 va oferi un serviciu absent în prezent pe axa Nord-Est și Sud-Vest, conectând zonele Voluntari și Sectorul 5 cu centrul orașului. "Este de așteptat ca Voluntari să își continue dezvoltarea, crescându-și cererea atât rezidențială, cât și comercială în următoarele decenii, ceea ce face necesar un serviciu de transport eficient", se arată în document. Acesta evidențiază: "Linia M7 are un număr de călători estimat foarte mare, dar o mare lungime a infrastructurii. S-a descoperit

Proiecte de dezvoltare maximă a rețelei de metrou



Sursa: PMUD

că o alternativă mai scurtă (M7a) oferă un serviciu echivalent, în timp ce scade investiția necesară cu aproximativ 5km. În final, noua rută necesită un terminal suplimentar la fiecare capăt: Afumați sau Bragadiru și chiar și în aceste condiții o versiune mai scurtă trebuie să fie prelungită către locul unui nou terminal".

- Magistrala 8 de metrou

Această rută va oferi un serviciu de transport de înaltă calitate spre zona de Sud a Bucureștiului, serviciu absent în prezent. Traseul are un număr mare de călători previzionat, dar lungimea extremă a infrastructurii necesare, ce rezultă în costuri mari estimate, face acest proiect să fie prohibitiv. Potrivit PMUD, un coridor feroviar subteran ar reprezenta o alternativă costisitoare la conectarea axelor Nord-Sud și Est-Vest ale orașului prin cale ferată. Propunerea ar consta în crearea de servicii fero-

viare de-a lungul unui coridor subteran, care să conecteze Gara de Nord-Progresul și Gara de Nord-Obor. Proiectul este complex din punct de vedere tehnic, este costisitor și aflat în prezent doar în faza de planificare. În plus, proiectul va oferi un serviciu echivalent coridoarelor de metrou propuse/existente. Prolungirea Liniei M4 de metrou planificată are cifre mult superioare ale numărului de călători decât calea ferată, iar Linia M1 de metrou deservește deja rezidenții orașului între Gara de Nord și Obor.

Inelul feroviar de vest este o conexiune îmbunătățită dintre Gara de Nord și Gara Progresul (presupusă a fi operațională până în 2030 în Scenariul de referință), care va îmbunătăți mobilitatea prin rețeaua feroviară intercity, permițând serviciilor feroviare să continue către alte orașe, prin București. Această alternativă este, de asemenea, mai

puțin eficientă din punct de vedere al costurilor decât soluția feroviară subterană prin oraș, potrivit documentului citat.

În prezent, porțiunea de vest a inelului feroviar București-Ilfov este în stare proastă și subutilizată. Acest fapt reprezintă o întrerupere majoră a rețelei feroviare intercity a regiunii, deoarece operarea continuă pe axa Nord-Sud nu este posibilă.

În ceea ce privește reluarea operațiunilor feroviare către Snagov și oferirea unei conexiuni absente între localitățile din Nordul Ilfovului, București și rețeaua feroviară intercity, acest proiect a demonstrat o estimare modestă privind cererea de transport pentru 2030 în modelul de cerere de călătorie, atât pentru conexiunea feroviară existentă, Snagov-Gara de Nord, dar și pentru conceptul noului aliniament, Snagov-Voluntari-Pantelimon-Gara Obor.

Cele trei scenarii propuse de PMUD

Scenariul complex 1

1. Componenta Metrou

Scenariul complex 1 include trei proiecte noi de metrou, cu o lungime totală de 29 km de infrastructură de metrou nouă. Investiția în Liniile M4 și M6 permite o continuitate operațională de-a lungul axei Nord- Sud, de la Aeroportul Internațional Henri Coandă prin Otopeni și Gara de Nord spre Gara Progresul. În plus, continuarea investiției în Linia M5, prelungirea acesteia din Drumul Taberei către lantul, oferă o soluție de transport de mare capacitate de-a lungul coridorului Est-Vest al centrului orașului București, în timp ce îmbunătățește conectivitatea rețelei.

2. Componenta Tramvai rapid

Traseele suplimentare de tramvai, liniile 3 și 7, cu o lungime totală a infrastructurii de 38 km, au fost două dintre cele mai puternice proiecte funcționale din faza de analiză. Ambele trasee sunt proiectate de-a lungul infrastructurii de tramvai existente, cu extensii suplimentare. Tramvaiul rapid 7 compensează absența Liniei M7 în scenariu și oferă serviciul de transport de-a lungul unui coridor foarte aglomerat Sud Vest - Nord Est, ce se întinde de la Bragadiru, trece prin Sector 5 și centrul orașului, ajungând până la localitatea aglomerată Voluntari, ce se estimează că va crește până în 2030 și din punct de vedere al populației, dar și al numărului locurilor de muncă. Aliniamentul traseului este facilitat de conexiunea noii infrastructuri de tramvai prin Piața Unirii, ce este o componentă a pachetului de "Bază".

3. Componenta Autobuz rapid

Cele două proiecte de autobuz identificate a avea cea mai mare cerere în faza de analiză sunt BRT1 și BRT2. Acestea oferă acces direct

esențial către București și localitățile în curs de dezvoltare din Județul Ilfov, ce sunt în prezent slab servite, cu un accent pe conectivitate la rețelele de transport public de nivel mai înalt, precum calea ferată regională, metrou și tramvaiul rapid. BRT1 conectează Măgurele și Institutul de Fizică cu Universitatea Politehnică și Municipiul București. BRT2 conectează localitatea Buftea cu prelungirea Liniei M4 de Metrou în Străulești, creând astfel o extensie funcțională a rețelei de metrou în Ilfov.

Scenariul complex 2

1. Componenta Metrou

Scenariul complex 2 include două proiecte noi de metrou, cu o lungime totală de 31 km de infrastructură de metrou nouă. Linia 7 de Metrou oferă serviciul de transport de-a lungul unui coridor foarte aglomerat Sud Vest - Nord Est, ce se întinde din Sector 5 prin centrul orașului prin Sector 2, ajungând până la localitatea aglomerată Voluntari, ce se

*PMUD
propune trei
scenarii
complexe de
dezvoltare.*

estimează că va crește până în 2030 și din punct de vedere al populației, cât și al numărului locurilor de muncă. După etapa de analiză, s-a identificat faptul că cererea se concentrează în special în centrul traseului, în interiorul limitelor Municipiului București, permițând astfel diminuarea costurilor prin amânarea implementării extremităților traseului într-o fază ulterioară. Totuși, pentru a oferi un depou adecvat acestei rute noi la fiecare capăt, a fost lăsată secțiunea de Nord a traseului în forma planificată inițial de Metrorrex, cu continuarea spre Depoul Afumați. Pentru a maximiza potențialul Liniei M6, dată fiind absența Liniei M4 din scenariu, a fost dezvoltat un aliniament alternativ în secțiunea de Sud a traseului - conectându-l de la Gara Băneasa (M6) cu Aviatorilor (M2).

Acest lucru nu numai că permite operarea Liniei M6 prin centrul



Municipiului București, față de varianta ce includea doar Gara de Nord, ci oferă și un serviciu suplimentar de-a lungul Liniei M2, ce și-a atins capacitatea în 2015 în timpul perioadei de vârf de la prânz și se așteaptă să prezinte cerere mai mare de frecvență de funcționare până în 2030.

2. Componenta Tramvai rapid

Traseele suplimentare de tramvai 5 și 39, cu o lungime totală a infrastructurii de 27 km, oferă un serviciu de transport complementar cu cel al noii rețele de metrou.

Ambele trasee sunt proiectate de-a lungul infrastructurii de tramvai existente, împreună cu noile extensii.

Tramvaiul rapid 5 compensează pentru absența Liniei 5 de Metrou din scenariu și oferă servicii de transport de la stația de metrou Eroilor pe coridorul aglomerat Est-Vest prin centrul orașului, pe Bulevardul Elizabeta până în Pantelimon. Aliniamentul traseului oferă continuitatea serviciului, precum și conectivitatea rețelei spre deosebire de aliniamentul actual al rețelei, ce necesită utilizarea a trei moduri diferite de-a lungul coridorului: metrou, troleibuz și tramvai. Tramvaiul rapid 39 a fost proiectat ca o combinație a rutei cu cerere mare 3 cu secțiunea de Sud a rutei analizate nr. 9. Astfel, aliniamentul traseului compensează absența prelungirii M4 și oferă o conectivitate de suprafață între Gara de Nord și Progresul, alături de câteva conexiuni intermodale cu sistemul de metrou.

3. Componenta Autobuz rapid

Cele două proiecte de autobuz rapid identificate a prezenta cererea cea mai mare în faza de analiză sunt BRT 1 și BRT 2.

Acestea oferă un acces direct esențial spre București pentru localitățile în dezvoltare din Ilfov, ce sunt slab deservite în prezent, cu accent pe conectivitate la rețelele de transport public de nivel superior, precum calea ferată regională, metrou și tramvai rapid.

Astfel, acestea sunt incluse în toate cele trei scenarii complexe.

Scenariul complex 3

1. Componenta Metrou

Scenariul complex 1 include trei proiecte noi de metrou, cu o lungime totală de 29 km de infrastructură de metrou nouă. Continuarea investiției în Linia M5, prelungirea acesteia din Drumul Taberei către lanului, oferă o soluție de transport de mare capacitate de-a lungul coridorului Est-Vest al centrului orașului București, în timp ce îmbunătățește conectivitatea rețelei. M6 este dezvoltat de planul original Metrorex, cu infrastructură nouă între AIHC până la 1 Mai, cu serviciu operațional până la Gara de Nord, conectând astfel Otopeni și București. Pentru a utiliza în mod optim restul bugetului pentru metrou, este prezentată o alternativă M7, ce prelungeste nou coridor M5 până la stația Moșilor prin Sector 2 către Voluntari și Depoul Afumați, acoperind astfel coridorul cu

cerere mare din Nord-Est și îl conectează cu centrul orașului.

2. Componenta Tramvai rapid

Traseele suplimentare de tramvai rapid 7b și 39, cu o lungime totală a infrastructurii de 26 km, oferă un serviciu complementar de transport către noua rețea de metrou.

Ambele trasee sunt proiectate de-a lungul infrastructurii de tramvai existente, împreună cu extensiile noi. Dată fiind că Linia M7 a fost modificată, a fost alocat un nou traseu de Tramvai rapid 7b, ce se întinde de la Bragadiru prin Sector 5 și centrul orașului spre viitoarea stație de metrou Moșilor, pentru a menține un nivel înalt al serviciului în lungul coridorului cu cerere mare.

Aliniamentul traseului este facilitat de conexiunea la noua infrastructură de tramvai prin Piața Unirii, ce este o componentă a pachetului "Bază". Tramvaiul rapid 39 a

fost proiectat ca o combinație între traseul cu cerere mare 3 și secțiunea de Sud a traseului analizat 9. Astfel, aliniamentul traseului compensează absența prelungirii M4 și oferă o conectivitate de suprafață între Gara de Nord și Progresul, alături de câteva conexiuni intermodale cu sistemul de metrou.

3. Componenta Autobuz rapid

Cele două proiecte de autobuz rapid identificate a prezenta cererea cea mai mare în faza de analiză sunt BRT 1 și BRT 2. Acestea oferă un acces direct esențial spre București pentru localitățile în dezvoltare din Ilfov, ce sunt slab deservite în prezent, cu accent pe conectivitate la rețelele de transport public de nivel superior, precum calea ferată regională, metrou și tramvai rapid. Astfel, acestea sunt incluse în toate cele trei scenarii complexe.



Clustere de activități economice specializate



PMUD prevede dezvoltarea mai multor proiecte mari, în trei etape, printre care se numără:

Orașul de Afaceri

Orașul de Afaceri este o investiție privată din nordul Bucureștiului care poate ocupa su-

prafața maximă de 560 ha, potrivit PMUD. Acest pol de activități economice se dezvoltă în jurul unui nucleu deja existent de clădiri de birouri și servicii. Pentru optimizarea accesibilității transportului public și privat și buna funcționare a acestui cluster de activități este imperativă realizarea inelului me-

dian. În vederea conectării la scara internațională, Orașul de Afaceri beneficiază de proximitatea Aeroportului Henri Coandă-Otopeni și de gara de mare viteză. Clusterul de afaceri se dezvoltă în perioada operațională, etapa 1 (2012-2015), necesitând un timp de viabilizare a terenului de 2 ani și de construire de 8 ani.

Orașul de Afaceri excelează în beneficii directe și indirecte, având punctaj maxim pentru locuri de muncă create și punctaj mare pentru popularitate în rândul cetățenilor și venitori aduse administrației. Activitățile economice generate sunt: birouri, locuințe colective de lux, hoteluri, activități recreative și de agrement. Orașul de Afaceri este un proiect urban cu caracter pronunțat de sustenabilitate, utilizând energie solară.

Orașul Expo

Orașul Expo reprezintă o investi-

ție privată dezvoltată în jurul Complexului Romexpo, ce se poate extinde pe 300 ha.

Acest pol are ca nucleu spații expoziționale existente. Pentru optimizarea accesibilității transportului public și privat și buna funcționare a acestui cluster de activități, este necesară realizarea liniei de metrou Gara de Nord - Aeroport Henri Coandă și a inelului median, care conectează Orașul Expo cu celelalte zone de dezvoltare: Orașul de Afaceri, Orașul Gării, Orașul Inteligent, Orașul Verde, Parc tehnologic și logistic, Parcul Dâmbovița și Orașul Sportiv.

Orașul Expo se dezvoltă în perioada operațională, etapa 2 (2016-2020), necesitând un timp de viabilizare al terenului de 2 ani și de construire de 8 ani. Orașul Expo excelează în ceea ce privește venituri generate pentru primărie, precum și în popularitate. Activitățile economice generate sunt: spații expoziționale, birouri, hoteluri, comerț și alimentație.



Orașul Verde

Orașul Verde este o investiție în parteneriat public-privat, dezvoltată pe un teren liber, de 730 ha. Pentru realizare este necesar un timp de viabilizare de 3 ani și de construire de 6 ani, în cadrul fazei operaționale, etapa 2 (2016-2020).

Pentru optimizarea accesibilității transportului public și privat și buna funcționare este necesară realizarea inelului median.

Activitățile economice generate sunt: locuințe colective sustenabile, activități recreaționale, comerț și alimentație publică. Acest proiect beneficiază de popularitate ridicată în rândul cetățenilor, datorită locuințelor construite și datorită impactului pozitiv asupra cartierelor Drumul Taberei și Rahova. Totodată, Orașul Verde este un proiect urban, care prin fundamentarea sa are un caracter pronunțat de sustenabilitate, utilizând energie solară.

Parcul Dâmbovița

Parcul Dâmbovița este o investiție publică, dezvoltată pe un teren de 1000 ha.

Pentru realizare este necesar un timp de viabilizare de 3 ani și de construire de 5 ani, în cadrul fazei operaționale, etapa 2 (2016-2020). Pentru optimizarea accesibilității la parc este necesară realizarea primului și celui de-al doilea inel de circulație.

Proiectul potențează zona adiacentă acestuia, generând activități economice precum: activități recreaționale (sport și agrement - Lacul Morii), birouri, locuințe colective, comerț și alimentație publică.

Parcul Dâmbovița beneficiază, în comparație cu celelalte mari proiecte urbane, de cea mai mare popularitate în rândul cetățenilor.

Parcul Dâmbovița este o investiție publică, dezvoltată pe un teren de 1000 ha.

Orașul Gării

Orașul Gării este o investiție în parteneriat public-privat (PPP), dezvoltată pe terenul ocupat momentan de triaj (700 ha), între Gara de Nord și centură. Pentru realizare este necesar un timp de viabilizare de 4 ani și de construire de 10 ani, fiind investiția care necesită cel mai mult timp, acoperind toată faza operațională

(2015-2025). Orașul gării este conectat la inelul median de circulație, reprezentând un cluster de activități economice dezvoltate adiacent gării de mare viteză: clădiri de birouri, locuințe colective, comerț și alimentație publică, hoteluri și administrație. Orașul Gării excelează în ceea ce privește veniturile generate pentru primărie, locuri de muncă și popularitate, constituind o poartă de intrare a capitalului străin.



Orașul Cultural

Orașul Cultural este o investiție publică ce privește nucleul identitar al Bucureștiului. Presupune revitalizarea zonei centrale a capitalei, printr-o serie de proiecte de regenerare și creștere a suprafeței pietonale a unor artere (Calea Victoriei, Bd-ul Unirii, Bd-ul Magheru, Splaiul Dâmboviței - aproximativ 20ha). Pentru realizare este necesar un timp de viabilizare de 2 ani și de

construire de 4 ani, în cadrul fazei operaționale, etapa 1 și 2 (2012-2020). Această investiție este direct dependentă de finalizarea primului inel de circulație, care are rolul de a prelua traficul din zona centrală. Activitățile economice generate sunt: comerț și alimentație publică, evenimente și cultură. Orașul Cultural excelează în ceea ce privește venituri generate pentru buget, locuri de muncă, precum și popularitate.



Proiecte propuse de Planul de Mobilitate Urbană Durabilă 2016 - 2033 - TRANSPORT RUTIER ȘI PARCĂRI

Măsură/ Proiect	Descriere - Țintă	Autoritate de implementare	Buget estimativ – Mil. EUR fără TVA			Sursă de finanțare	Corelare cu documente relevante
			Total	2016-2023	2024-2030		
Documente relevante: PIDU, PUG, SIDU, MPG SDJI 2020, PDRBI 2020							
Construirea conexiunii rutiere dintre A3 și Aeroportul Internațional Henri Coandă	Devierea traficului de tranzit și cel pentru aeroport spre noua autostradă A3 proiectată pentru viteze mari pe distanțe lungi.	Ministerul Transporturilor	22,0	22,0	/	Buget de stat, fonduri europene	
Modernizări de drumuri urbane	Extinderea Bd. Timișoara, cu aprox. 5.5 km, conexiune la DJ 602, oferind acces distribuit alternativ la zonele din București. Lărgire Șos. Fabrica Glucoză și trecere la nivel cu Str. Barbu Văcărescu.	PMB	79,6	79,6	/	Buget de stat	
Sistem de gestionare a parcărilor pe stradă din centrul orașului	Implementarea unui sistem integrat de parcare de suprafață pentru zona centrală, corelat cu propunerile PIDU. Descurajarea parcării în zone neautorizate (parcare gratuită pe stradă) și aplicarea restricțiilor în domeniu.	PMB	1,0	1,0	/	Buget local	PIDU
Introducerea vehiculelor electrice de livrări și utilitare	Transport de marfă și utilitar – crearea unei baze de date cu dotările și restricțiile specifice domeniului transport de marfă. Proiect pilot pentru vehiculele electrice de livrare și utilitare.	PMB	0,5	0,5	/	Buget de stat	
Modernizarea drumurilor județene	Îmbunătățirea standardelor de modernizare a drumurilor județene ce tranzitează zone rezidențiale (utilizarea canalelor adiacente pentru colectarea apei pluviale cu risc de producere a accidentelor) și modernizarea tuturor drumurilor neasfaltate, asigurând spațiu pentru pietoni.	MT, CJ Ilfov, MDRAP	100	50	50	Buget de stat, fonduri europene	
Elaborarea și implementarea unei strategii în domeniul logisticii urbane în localitățile regiunii București-Ilfov	Proiect strategic pentru optimizarea serviciilor logistice în interiorul Municipiului București și al localităților din Județul Ilfov.	ADI-T, autorități locale	1	1	/	Buget local	
Realizarea și implementarea unei politici unitare și sustenabile privind parcare rezidențială în localitățile din București și Județul Ilfov.	Gestiunea cererii de parcare în zonele rezidențiale prin implementarea zonelor de parcări rezidențiale în sectoarele, respectiv cartierele din București. Dezvoltarea și implementarea zonelor de parcare rezidențială în cele 6 Sectoare precum și în zonele rezidențiale ale principalelor localități din Județul Ilfov.	Primăriile de Sector, UAT-uri Ilfov, PMB	1	1	/	Buget local	
Parcări subterane conform PIDU „Zona Centrală” [rezervă]	Implementarea proiectelor individuale de parcări subterane elaborate în cadrul PIDU „Zona Centrală”	PMB	85	/	/	PPP	PIDU

Pasaje denivelate [rezervă]	Fluidizarea traficului în principalele puncte de intersecție între drumurile județene, naționale, Centura București precum și intersecția cu calea ferată: <ol style="list-style-type: none"> 1. Pasaj rutier C.B.- Măgurele (lărgire la 4 benzi) + bretele de acces 2. Pasaj rutier C.B.- Bragadiru (bretea de acces stânga) 3. Pasaj rutier C.B.- Chitila (construcție nouă) 4. Pasaj rutier subteran CF: Chitila (zonă industrială) 5. Realizare bretea întoarcere (Chitila) DN 7- Str. Libertății (sub podul CF existent) 6. Pasaj rutier C.B.- Mogoșoaia (construcție nouă) 7. Pasaj rutier CF - Buftea (DJ 101) 8. Pasaj rutier Cf - Buftea (DJ 602) 9. Pasaj denivelat (Pantelimon) C.B. - DJ 301 10. Pasaj rutier denivelat (Popești Leordeni) C.B. - DN4 (cu posibilitate de gabarit depășit) 11. Pasaj rutier denivelat (Berceni) C.B. - DJ 401 (cu posibilitate de gabarit depășit) 12. Pasaj rutier denivelat (Popești-Leordeni) Șos. Berceni-Str. Drumul Fermei 13. Modernizare pasaj rutier Balotești - Corbeanca (Prisma) 14. Pasaj denivelat DN1-Balotești 	MT, CJI, MDRAP	130	80	50	Buget de stat, fonduri europene	MPGT, Strategia de dezvoltare a Județului Ilfov
Centura ocolitoare Buftea [rezervă]	Fluidizarea traficului greu din orașul Buftea prin transferul traficului de tranzit/greu spre zona ocolitoare	MT, MDRAP, CJI, Primăria Buftea	35	/	35	Buget local	PUG Buftea
Legătură A3 – Tunari - Dascălu (zonă industrială) [rezervă]	Nod rutier nou pe A3 în zona industrială a localității Dascălu, având legătură cu proiectul B -1.	Ministerul Transporturilor, MDRAP, CJI	6	6	/	Buget de stat, buget local	PUZ AIHC, Strategia de dezvoltare a Județului Ilfov
Legătură A2 – Brănești (zonă industrială) [rezervă]	Nod rutier nou pe A2 în zona industrială a localității Brănești (Makita)	Ministerul Transporturilor, MDRAP, CJI	10	/	10	Buget de stat, buget local	Strategia de dezvoltare a Județului Ilfov
Legătură A3 – Gruiu - Nuci [rezervă]	Nod rutier nou pe A3 în zona localității Gruiu, pentru a permite accesul locuitorilor din localitățile riverane	Ministerul Transporturilor, MDRAP, CJI	2	/	/	Buget de stat, buget local	Strategia de dezvoltare a Județului Ilfov
Prelungirea Cheiului Dâmboviței și legătura cu A2 [rezervă]		MT, PMB, CJI	2	/	/	Buget de stat, buget local	Strategia de dezvoltare a Județului Ilfov
Buget total (Mil. Euro)			203.1	203.1	/		

Sursa: PMDR





Proiecte naționale propuse de Master Planul General de Transport

Proiect	Caracteristici	Tip proiect	Situație existentă	Responsabil implementare
Documente relevante: PIDU, PUG, SIDU, MPG SDJI 2020, PDRBI 2020				
Modernizarea liniei de cale ferată în nord - București - Aeroportul Henri Coandă	Asigurarea unei conexiuni care lipsește între AIHC și rețeaua feroviară intercity	Infrastructură feroviară și servicii	Studiu de fezabilitate din anul 2008	MT, CFR
Terminal intermodal în vecinătatea AIHC, județul Ilfov	Nod multimodal localizat în zona Otopeni, Tunari, Moara Vlăsiei	Intermodal transport de marfă	Strudiu de fezabilitate Licitatie pentru proiectul tehnic	MT, CJ
Operarea serviciilor feroviare pe ruta Cucurești - Jilava - Giurgiu	După (re)construcția podului de la Grădiștea	Servicii feroviare	Fără documentații pregătite. Condiție prealabilă - reconstrucția podului de la Grădiștea	MT, CFR
Modernizare a liniei de cale ferată între București și orașele importante	Reabilitarea infrastructurii feroviare spre București din Giurgiu, Brașov, Buzău, Constanța, Pitești	Infrastructură feroviară	Fără documentații pregătite	MT, CFR
Autostrada de centură	Construcția autostrăzii de centură în jurul Bucureștiului, trecând prin vecinătatea localităților: Mogoșoaia, Otopeni, Dragomirești Vale, Darvari, 1 Decembrie, Ștefăneștii de Jos	Infrastructură rutieră	Fără documentații pregătite	MT
Proiecte propuse de Planul de Mobilitate Urbană Durabilă				
Centura feroviară a Bucureștiului	Tronsonul de Est - Integrare pentru realizare centură verde	Infrastructură feroviară și servicii	Fără documentații pregătite	MT, CFR
Gări din rețeaua feroviară națională	Principalele stații de pasageri trebuie avute în vedere pentru reabilitare, în conformitate cu politica națională pentru încurajarea creșterii numărului de pasageri pentru sistemul feroviar	Infrastructură gări	Plan existent pentru Gara de Nord	MT, CFR

Sursa: PMDR