

Prezentare Mircea Raicu, viceprimar

I. CELE PATRU SOLUȚII PENTRU UN TRAFIC FLUENT

- Zilnic, peste un milion două sute de mii de mașini traversează orașul, de zece ori mai multe decât în 1989, când a fost realizată, de fapt, infrastructura actuală a Capitalei.
- Numai anul trecut numărul mașinilor a crescut cu aproape o treime. Infrastructura nu a ținut pasul cu dezvoltarea orașului.
- Soluțiile PD-L vizează modernizarea Bucureștiului și atingerea standardelor europene în patru domenii:

1. INFRASTRUCTURA

Primăria Capitalei administrează un număr de 486 de mari bulevarde și străzi principale. În perioada 2000-2008 au fost reabilitate și modernizate 370 din cele 486 artere.

- Primăria Capitalei ar trebui să demareze lucrări noi, în continuarea și în completarea celor realizate în perioada 2000-2008.
- Bucureștiul, ca multe orașe europene, are două categorii de drumuri principale: unele care taie orașul, ca razele unui cerc, iar celelalte - inelele - sunt cercuri concentrice care se lărgesc de la centru către periferie.
- Drumurile "rază" traversează centrul, cea mai aglomerată zonă a orașului. Prin finalizarea Pasajului Basarab se va închide inelul principal al orașului.
- În jurul acestuia se vor realiza încă două inele: cel median și șoseaua de centură. Inelele vor constitui o alternativă la traversarea centrului orașului.

- Pentru ca sistemul să funcționeze, trebuie eliminate ambuteiajele din intersecțiile cele mai aglomerate de pe inelul principal: cele mai multe dintre acestea ar trebui înlocuite cu pasaje.

Pentru închiderea inelului principal al orasului, au fost realizate lucrări de reabilitare pe bulevardele care alcătuiesc inelul interior (bulevardele Iancu de Hunedoara, Ștefan cel Mare, Mihai Bravu, Calea Văcărești, Șoselele Olteniței, Viilor, Progresului, bulevardul Geniului, șoselele Grozăvești, Orhideelor, Pasajul Basarab, șoseaua Nicolae Titulescu), dar închiderea acestui inel trebuie realizată prin finalizarea Pasajului Basarab. **Termenul era aprilie 2009.**

Pasaje la intersecțiile aglomerate. Inelul interior al Bucureștiului, odată finalizat, vor trebui evitate intersecțiile cele mai aglomerate prin construcția de pasaje subterane sau supraterrane pentru traversarea acestui inel:

- Piața Sudului **(termen propus: septembrie 2011);**
- Piața Iancului **(termen propus: aprilie 2012);**
- Drumul Taberei - Răzoare **(termen propus: aprilie 2011);**
- Grozăvești - Calea Rahovei, Splaiul Unirii - Mihai Bravu (demararea lucrărilor).

Demararea proiectului de închidere a inelului median (străpungeri: bulevardul Nicolae Grigorescu - șoseaua Olteniței, Alexandru Anghel - Șoseaua Alexandriei - strada Brașov; lărgirea străzilor: Turnu Măgurele, Luică și Fabrica de Glucoză). Prin realizarea acestui inel, traversarea centrului ar putea fi evitată de șoferii care doresc să ajungă dintr-un cartier în altul.

Inelul exterior. Șoseaua de centură. Acest al treilea

inel, actuala șosea de centură, ar trebui închis pe porțiunea care lipsește în prezent - tronsonul Mogoșoaia-Chitila - și ar trebui lărgit la două benzi pe sens.

Alternativa nord-sud. Construirea Diametralei Nord-Sud - străzile Buzești - Berzei - Uranus, ca alternativă la actuala axă Nord-Sud **(termen prevăzut de noi: aprilie 2012).**

Căile de acces în București. Acestea ar trebui modernizate și dezvoltate, după cum urmează:

- Reabilitarea Șoselei Pantelimon **(termen: septembrie 2010);**
- Autostrada A1 - Splaiul Independenței: șosea între Splaiul Independenței și autostrada A1, cu pasaje supraponibile peste râul Dâmbovița și Șoseaua Virtuții; intersecție cu Autostrada A1 după Carrefour Militari **(termen: iunie 2011);**
- Bd. Timișoara - Șoseaua de centură: prelungirea Bulevardului Timișoara până la Șoseaua de centură, cu pasaj supraponibil la intersecția cu aceasta **(termen: iunie 2011);**
- Prelungirea Ghencea-Domnești: lărgirea Prelungirii Ghencea până la Șoseaua de centură, cu pasaj supraponibil la intersecția cu aceasta **(termen: noiembrie 2011);**
- Autostrada A2-Splaiul Unirii: conexiune directă Splaiul Unirii cu autostrada A2, prin pasaj supraponibil peste râul Dâmbovița și Șoseaua de centură **(termen: noiembrie 2011).**

Străzile laterale trebuie să preia o parte a traficului. Reabilitarea străzilor laterale va încuraja șoferii să utilizeze trasee alternative la marile artere. De exemplu, în Sectorul 3, 40% din trafic a fost preluat de străzile laterale. Primarul

General va negocia cu toți primarii de sectoare generalizarea acestor practici, al căror succes a fost demonstrat.

2. UNDA VERDE. SEMAFOARE INTELIGENTE

Primăria Generală a Capitalei a pus, în mandatul lui Adriean Videanu, bazele sistemului electronic de control și gestionare a traficului, alcătuit din sisteme de detecție care vor permite coordonarea semafoarelor în funcție de numărul de mașini. O primă parte a acestui sistem a devenit funcțională în cursul anului trecut. În continuare, Primăria Generală ar fi trebuit să dezvolte și să generalizeze acest sistem:

- Extinderea, iar apoi generalizarea sistemului de management și control al traficului, bazat pe soluții electronice moderne, care urmărește asigurarea unui trafic mai fluent și eliminarea ambuteiajelor din trafic.

3. NOI LOCURI DE PARCARE

- Mașinile parcate pe marginea drumului încurcă circulația și contribuie la îngreunarea traficului. Din acest motiv simultan cu reabilitarea marilor bulevarde au fost realizate parcare în spic cu un număr de aproximativ 100.000 de locuri de parcare. Extinderea acestei practici și la sectoare a permis înființarea a 95.000 de locuri de parcare în Sectorul 3, dar și în celelalte sectoare. Primăria Generală ar trebui să înființeze încă 100.000 de noi locuri de parcare pe arterele principale și în parkinguri subterane, în cele mai aglomerate zone ale orașului.

PARCĂRI SUBTERANE. Primăria Municipiului București avea proiectate, la finalul mandatului Videanu, 17 parcări subterane, cu o capacitate totală de 11.000 de locuri, în cele mai aglomerate zone ale orașului (**termenul era luna mai 2012**).

Totodată, Primăria Generală va înființa 100.000 de noi locuri de parcare cunoscute sub denumirea de parcări în spic, pe arterele de circulație pe care le are în administrare **(termenul nostru era decembrie 2010).**

UNDE-I LEGE, NU-I TOCMEALĂ. Aplicarea fermă a regulilor privind parcare și staționarea. Ridicarea tuturor autovehiculelor abandonate.

4. **TRANSPORT PUBLIC DE CALITATE, SIGUR ȘI IEFTIN**

- Modernizarea RATB este esențială pentru rezolvarea problemei traficului. Mijloacele de transport în comun trebuie să devină pentru bucureșteni o alternativă preferabilă față de deplasarea cu autoturismul propriu. Urgentă este creșterea numărului de stații de metrou și construirea de linii noi.

TRANSPORT INTEGRAT. AUTORITATEA METROPOLITANĂ.

Înființarea, în subordinea Primăriei Generale, a unei Autorități de Transport, care să gestioneze toate mijloacele de transport în comun. Pentru a răspunde nevoilor bucureștenilor, acestea trebuie să funcționeze în mod integrat.

DEZVOLTAREA REȚELEI DE METROU.

- Construirea magistralei Drumul Taberei - Piața Universității **(termen: mai 2012);**
- Construirea a 8 km din linia Piața Victoriei - Otopeni **(termen: mai 2012);**
- Finalizarea extinderii Magistralei 1 (Nicolae Grigorescu - Linia de centură) și a Magistralei 4 (1 Mai - Laromet) **(termen: iunie 2009);**
- Realizarea de noi stații pe magistralele existente, pentru ca distanța dintre stații, în prezent de 1,5 - 2

km, să fie redusă în medie la 500-600 metri.

În prezent, metroul este folosit de doar 17% din cetățenii care călătoresc cu transportul în comun. Prin extindere și optimizare, metroul trebuie să devină cel mai utilizat mijloc de transport din Capitală.

UN ORAȘ, UN BILET. La fel ca în marile capitale europene, cetățenii ar trebui să poată călători cu un singur bilet pe toate mijloacele de transport în comun. Acest lucru este posibil prin integrarea tarifară **(termen: decembrie 2009)**.

CONFORTUL CĂLĂTORILOR. NOI ACHIZIȚII. Primăria Municipiului București a dotat RATB, în mandatul Videanu, cu 1000 de autobuze Mercedes, cu condiții de călătorie excelente. De-asemenea, RATB a beneficiat de troleibuze noi, iar rețeaua de tramvaie a fost, la rândul său, modernizată. Acest proces trebuie să continue, într-o primă etapă cu achiziționarea a încă 100 de tramvaie **(termen: septembrie 2010)**.

SIGURANȚA CĂLĂTORILOR. Cetățenii trebuie să se simtă în siguranță atunci când călătoresc. Toate mijloacele de transport vor fi dotate cu camere de luat vederi și stații de comunicații **(termen: februarie 2010)**.

Conform scenariului minimal, sumele necesare pentru investiții până în 2013 sunt de 2004,4 milioane de euro (cu o valoare anuală de 400,88). Astfel, variația timpului petrecut în trafic va scădea cu 4,2%, iar variația emisiilor de dioxid de carbon cu 2%.

Conform scenariului optimist, sumele necesare pentru investiții până în 2013 sunt de 3692,2 milioane de euro (cu o valoare anuală de 738,44). Astfel, variația timpului petrecut în trafic va scădea cu 16,5%, iar variația emisiilor de dioxid de carbon cu 14,1%.

