



RBL FACTS

Traficul din București poate fi decongestionat prin revalorificarea căilor ferate existente și crearea unei centuri ferate a Capitalei

SPEAKERI:

Ion LIXANDRU, director general Romtrailer, membru RBL.

Mihai ROHAN, președintele Patronatului cimentului, CIROM, membru RBL.

- **Traficul din București** - Capitala României are cel mai congestionat trafic din Europa și al 5-lea în lume, [conform TomTom. Bucureștenii pierd în fiecare zi în trafic la orele de vârf aprox. 57 de minute](#), comparativ cu timpul normal de deplasare. Într-un an, înseamnă peste 200 de ore pierdute. Istoric, nivelul de congestionare a traficului în București a crescut de la 39% în 2011, la 50% în 2016. Cel mai scăzut nivel în ultimii ani a fost înregistrat în 2013 (38%), iar cea mai mare creștere a congestionării a fost consemnată în 2016 (plus 7%).
- **Aeroporturile din București** - Campionatul European de Fotbal din 2020, intrarea României în spațiul Schengen și creșterea conectivității României cu Europa și lumea vor atrage mai mulți turiști, funcționari europeni și șefi de stat, rezultând în creșterea congestionării Aeroportului Internațional Otopeni Henri Coandă.

POZIȚIA ROMANIAN BUSINESS LEADERS

RBL propune ca soluțiile pentru traficul din București să urmărească în primul rând simplificarea vieții oamenilor care umblă prin oraș cu mașina, oferindu-le variante de eficientizare a mobilității.

Concret, pentru a obține acest rezultat:

- Solicităm aplicarea strictă a legii de circulație rutieră și propunem Primăriei Municipiului București să adopte următoarele modificări:
 - Ridicarea oricăror vehicule - cu excepția celor autorizate - care opresc sau staționează și astfel îngreunează sau blochează (1) circulația pietonilor pe trotuare sau treceri de pietoni, (2) perimetrele din apropierea școlilor semnalizate cu oprire sau staționare interzisă, (3) intersecțiile (distanța de 25 de metri de intersecție), (4) stații ale transportului local și la o distanță de 25 metri de acestea, (5) vizibilitatea indicatoarelor rutiere și (6) accesul în spitale, spații rezervate pentru curieri și alte vehicule de distribuție.
 - Montarea și funcționarea de semafoare temporizate în zonele importante din București, rezultând într-o îmbunătățire cu 12% a traficului și în reducerea fenomenului de a forța pe culoarea galbenă a semaforului.
 - Posibilitatea de a efectua virajul la dreapta în intersecțiile semaforizate, pe culoarea roșie, cu respectarea priorității pentru pietoni, fără a mai monta semafoare intermitente pentru această manevră.



- Mutarea trecerilor de pietoni (acolo unde este posibil) la cel puțin 10-15 metri de colțul intersecției pentru a nu bloca intersecția pe direcția înainte, la acordarea de prioritate pentru pietoni.
 - Interzicerea parcării în "spic" pe arterele principale sau cu trafic ridicat.
 - Interzicerea operațiunilor de curățenie, plombare, trasare a marcajelor rutiere, ridicare a gunoiului, curățire periodică a canalizării, plantare a florilor și desfășurare a orelor de condus pentru mașinile de școală de șoferi în intervalurile 7:30-9:30 și 16:00-19:00, în zilele lucrătoare.
 - Afișarea perioadei, a programului de lucru, a aprobării de la direcția de circulație, a schemei de amplasare a protecției și echipamentelor pentru lucrările efectuate în rețeaua rutieră, pe trotuare și piste de bicicletă și persoanele responsabile, cu telefon și e-mail.
 - Trasarea noilor marcaje rutiere imediat după aplicarea covoarelor asfaltice și finalizarea reparațiilor care acoperă sau fac să dispară marcajele de dirijare a intersecțiilor, pentru treceri de pietoni, de avertizare șamd.
 - Protejarea vizibilității indicatoarelor rutiere de vegetație, construcții neautorizate, parcări nelegale etc.
 - Introducerea obligativității ca parcare de reședință pe spațiul public autorizat să fie liberă în zilele lucrătoare, în intervalul 8:00-17:00.
 - Interzicerea parcării pe spațiul public a tuturor vehiculelor comerciale care aparțin companiilor obligate prin licențiere să aibă spațiu propriu de parcare sau spațiu închiriat.
-
- Propunem ca segmentul autostrăzii A1 situat între km 12 (ieșirea/intrarea în București) și km 19 (ieșirea/intrarea (din)spre Ciorogârla și platforma logistică din zonă) să treacă la regim de drum cu 2 benzi pe sens (drum expres, drum rapid) din următoarele motive:
 - reglementările circulației pe autostradă interzic accesul cu biciclete, scutere și vehicule care dezvoltă o viteză inferioară vitezei minime pe autostradă pe acest segment din care se face accesul în șoseaua de centură, la zona comercială Militari (de o parte și de alta a A1), și la platforma logistică Ciorogârla de la km 19.
 - fluxul mare de autovehicule care intră în București generează cozi zilnice de 3-6 km și accidente; introducerea drumului expres va determina reducerea treptată a vitezei de la 130 km/h la 70 km /h, cu atenționare de la km 17.

 - Propunem accesibilizarea intrărilor în oraș prin metrou și crearea de hub-uri de parcare la intrările în București, în apropierea metroului. Toate drumurile naționale care leagă București de localitățile vecine (Ploiești, Târgoviște, Bolintin, Mihăilești, Giurgiu, Oltenița, Lehliu și Urziceni) ar trebui să aibă parcări municipale în zona apropiată de stațiile pentru transport local și metrou.



Recomandări pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare în zona București:

RBL propune revalorificarea căilor ferate existente în jurul Capitalei pentru a construi centura ferată a Bucureștiului (transformată în metrou de suprafață) care să interconecteze parcurile municipale propuse mai sus cu stații de metrou aflate în apropiere și cu Aeroportul Internațional Otopeni Henri Coandă. Concret, solicităm:

- Respectarea termenului de adjudecare (25 mai 2018) pentru studiul de fezabilitate pentru legătura feroviară dintre Gara de Nord și Aeroportul Internațional Henri Coandă București, via Mogoșoaia, Balotești, cu subtraversarea DN19, conectarea cu 13,5 km existenți și construcția a 5,9 km de linie nouă. Studiul de fezabilitate pentru acest proiect era finalizat în 2015, iar acum este refăcut, fiind depuse 3 oferte.
- Revitalizarea transportului suburban de căi ferate și a gărilor Cățelu, Cotroceni, Obor, Progresul și Mogoșoaia, cu subtraversarea și supratraversarea Bucureștiului.
- Reînființarea Comisiei de mobilitate București-Ilfov și extinderea ei la o rază de 50-70 km, astfel încât să includă orașele Giurgiu, Târgoviște și Ploiești, spre exemplu, pentru decizii privind legăturile de tranzitare a Capitalei.

Recomandări pentru Aeroportul Internațional Otopeni Henri Coandă

- RBL propune realizarea unui studiu pentru optimizarea fluxurilor de călători în spațiul existent al aeroportului. Estimările specialiștilor indică faptul că studiul poate fi realizat în aprox. 30-45 de zile și poate rezulta în măsuri care să ducă la o creștere de 20-25% a fluxului de călători. Dat fiind contextul prezentat mai sus, autorităților române ar trebui să obțină creșterea capacității de flux de călători cu minim 30%, până în 2020.