



PLATFORMA DE MEDIU  
pentru  
**BUCUREȘTI**

**STAREA MEDIULUI ÎN BUCUREȘTI**

**MOBILITATEA URBANĂ  
ȘI CALITATEA  
MEDIULUI**

**RAPORT DE CERCETARE**

**2022**

UN PROGRAM INIȚIAT DE

FUNDAȚIA  
COMUNITARĂ  
BUCUREȘTI

ING

Cuvânt înainte

## De ce acum? De ce împreună?

Bucureștiul nu doarme niciodată. Este un oraș dinamic, spre care oamenii sunt atrași de numeroasele oportunități oferite. Însă bunăstarea economică nu e o garanție suficientă pentru un oraș bun de trăit. Cel mai mare și cel mai bogat oraș din România se transformă încet, dar sigur, într-un spațiu toxic și o capcană pentru locuitorii săi, din cauza problemelor de mediu, a lipsei de acțiune fermă și de cooperare în acest domeniu.

Finalurile de săptămână au devenit pentru mulți bucureșteni ocazia pentru a evada din jungla de beton pe care o numim acasă. Poluarea aerului, apelor și a solului, nivelul ridicat de zgomot, cantitatea și calitatea precară a spațiilor verzi amenajate, străzile murdare și managementul deficitar al deșeurilor, transportul în comun aglomerat și învechit, timpul pierdut în trafic sau trotuarele ocupate de mașini ne mențin într-o stare aproape continuă de stres și sunt surse de conflict cu vecinii, comunitatea sau instituțiile publice.

Toate datele ne arată că starea mediului din București a ajuns la nivelul de urgență maximă. Problemele sunt atât de complexe încât nicio autoritate publică, organizație sau companie nu poate spera să obțină un impact semnificativ de una singură, oricât ar fi de puternică, inovatoare sau bine intenționată. Soluții există, însă rădăcina răului este sistemică, iar soluțiile trebuie să fie adecvate. E nevoie de o acțiune concertată și strategică la nivelul Bucureștiului, la care să participe cât mai mulți actori interesați și cu responsabilități pentru rezolvarea problemelor de mediu ale Capitalei, din administrația publică, din societatea civilă și din companii.

*[Platforma de Mediu pentru București – Intervenție pentru un Oraș bun de trăit](#)* este un pas înainte în această direcție. Programul inițiat de Fundația Comunitară București împreună cu ING Bank România își propune să creeze un teren neutru care să permită și să sprijine acțiunea colaborativă a părților interesate, să reprezinte un punct de întâlnire pentru a stabili strategii și priorități comune de acțiune, pentru a construi colaborările necesare rezolvării problemelor ecologice ale Capitalei. Înlocuim conflictele dintre părți și acțiunile dispersate cu o strategie de acțiune comună, orientată spre soluție.

Este esențial să acționăm coordonat și pe baza unor date concrete. *[Raportul de Cercetare privind Starea Mediului în București](#)*, realizat de expertul independent prof. univ. dr. Cristian Lojă, cartografiază principalele probleme de mediu cu care se confruntă Capitala și câteva soluții prin care societatea civilă poate contribui sau contribuie deja la remediarea acestora.

Raportul este structurat în șapte capitole: Natură urbană, Calitatea aerului, Adaptarea la schimbările climatice, Managementul deșeurilor și economia circulară, Infrastructura gri, Mobilitate urbană și calitatea mediului și Actorii relevanți în domeniul protecției mediului. Fiecare capitol prezintă o vedere de ansamblu asupra temei de mediu, problemele principale identificate și exemple de proiecte prin care societatea civilă contribuie pentru a le rezolva.

**Sănătatea oamenilor, dezvoltarea economică a companiilor și a întregului oraș, calitatea vieții fiecăruia dintre noi depind de rapiditatea cu care intervenim, împreună, pentru a rezolva problemele de mediu ale Capitalei. Trebuie să acționăm acum. Mai târziu poate fi prea târziu.**

**Autor**

Cristian Iojă e doctor și profesor Facultatea de Geografie (Universitatea din București) și cercetător la Centrul de cercetare a mediului și efectuare a studiilor de impact (CCMESI).

Interesele de cercetare sunt concentrate pe evaluarea relației dintre mediu și societate, în special din perspectiva înțelegerii relațiilor dintre infrastructurile gri și cele verzi, evaluarea impactului asupra mediului aferent diferitelor utilizări ale spațiului și evaluarea eficienței procesului de planificare a mediului.

Cercetările sale din prezent vizează evaluarea rolului soluțiilor verzi pentru sustenabilitatea și reziliența orașelor, precum și evaluarea serviciilor ecosistemice aferente diferitelor utilizări. Multe dintre cercetări au fost transferate în planificare, relevante fiind contribuțiile la elaborarea și/sau revizuirea unor documente precum Strategia Națională pentru Conservarea Biodiversității 2014-2020, Planul Local de Acțiune pentru Mediu al municipiului București, planurile de management ale ariilor protejate ori planurile de urbanism.

**Editare**

Vlad Odobescu, redactor Scena9

**Vizualizare de date**

Răzvan Zamfira și Andra Zamfira, Studio Interrobang

**Coordonare**

Cristina Văileanu, Fundația Comunitară București

## Idei principale

- Conform TomTom Traffic Index, în 2019 municipiul București avea un nivel de aglomerare a traficului situat la 52% (cu 4% mai mult decât în anul 2018). În 2020, pe fondul restricțiilor cauzate de pandemie, nivelul a ajuns la 42%, dar în 2021 a crescut iarăși la 50%. În funcție de acest indice, **Bucureștiul ar fi cel mai aglomerat oraș din Uniunea Europeană.**
- **Problemele de mobilitate ale Bucureștiului sunt tipice pentru orașele care nu au început încă tranziția de la transportul motorizat către alte tipuri de transport alternativ.** Eforturile autorităților sunt orientate predominant spre rezolvarea problemelor de trafic existente (aglomerație, parcare, securitate) și nu pe înlocuirea treptată a acestui tip de mobilitate cu unul mult mai sustenabil.
- **Infrastructura rutieră este depășită din punct de vedere al capacității de a susține circulația unui parc auto într-o creștere continuă și nevoile de mobilitate ale unor funcții urbane prost amplasate** (de exemplu, cartiere rezidențiale, spații de birouri, platforme comerciale), chiar dacă a fost îmbunătățită semnificativ în ultimii 20 de ani.
- **Parcul auto a crescut în ultimii ani, însă această creștere nu a însemnat și o înnoire semnificativă a acestuia și nicio tendință evidentă de trecere către motorizarea hibridă sau electrică.** 53% din autovehiculele înmatriculate în municipiul București sunt mai vechi de 12 ani, astfel că 16% din parcul auto este alcătuit din autovehicule non-Euro și 20% Euro 1, 2 și 3. Motorizarea pe benzină și motorină reprezintă 94,5% din totalul parcului auto. Autovehiculele electrice reprezintă 0,25% din totalul parcului auto, iar cele cu alte tipuri de motorizări — 5,25%.
- **Numărul de autoturisme în proprietatea persoanelor fizice este de circa 775.000** (66% din totalul autoturismelor), ceea ce arată o preferință clară a locuitorilor pentru mobilitatea auto individuală. Deficitul mare de spații de parcare afectează în prezent semnificativ circulația rutieră și pietonală, estetica peisajului urban și reprezintă un motiv frecvent al conflictelor de natură socială. Securitatea traficului înregistrează o tendință de îmbunătățire, chiar dacă numărul de accidente, inclusiv cu decese și răniți grav, rămâne încă mai ridicat decât în alte orașe europene. De altfel, România se încadrează între țările cu cea mai ridicată rată de decese din accidente rutiere din Uniunea Europeană (peste 70 decese /1 milion de locuitori).
- Capacitatea tramei stradale a municipiului București de a asigura transferul fluxurilor rutiere este depășită, indicele de motorizare fiind estimat la **558 autoturisme per 1.000 locuitori.**
- **Transportul în comun reprezintă una dintre opțiunile de mobilitate în municipiul București, cu o cotă de 36% din totalul mobilității.** Din cele 2,59 milioane călătorii cu mijloacele de transport în comun, cea mai mare parte revine transportului cu autobuze (26%), metrou (33%) și tramvai (18%). Calitatea transportului public înregistrează fluctuații, funcție de caracteristicile generale ale traficului, investițiile în înnoirea flotei de vehicule, conectarea între mijloacele de transport, preferințele și comportamentele călătorilor. Per ansamblu, tariful, acoperirea și frecvența mijloacelor de transport public este bună, însă există unele probleme în ceea ce privește confortul, mai ales pe rutele foarte aglomerate.
- **Doar 1% din populația Bucureștiului folosește bicicleta, în timp ce 15% din populația municipiului București alege să meargă frecvent pe jos către destinațiile vizate.** Asta în condițiile în care transportul verde nu beneficiază de o infrastructură adecvată, care să îl facă eficient și atractiv.
- **Mobilitatea urbană reprezintă o cauză importantă a degradării calității mediului în municipiul București, atât prin contribuția la poluarea aerului și zgomot, cât și prin aglomerația și insecuritatea accentuată.**

# Cuprins

<b>Introducere</b>	<b>4</b>
<b>6.1 Infrastructura de transport în municipiul București</b>	<b>6</b>
<b>6.2 Caracteristicile mobilității urbane în municipiul București</b>	<b>12</b>
<b>6.3 Ce provocări sunt și ce cum poate contribui societatea civilă?</b>	<b>17</b>
<b>Concluzii</b>	<b>20</b>
<b>Bibliografie</b>	<b>21</b>

## Introducere

Mobilitatea este una dintre nevoile umane esențiale pentru societatea umană și una dintre componentele esențiale ale stilului de viață urban. Astfel, mobilitatea persoanelor și a mărfurilor susțin funcționalitatea orașelor și a celorlalte forme de organizare ale societății umane.

Cel mai adesea, oamenii se mișcă între locuință și locul de muncă, spații comerciale, spații de recreere/divertisment sau către alte locuințe.

De asemenea, mărfurile (materii prime sau produse) circulă între zone de proveniență, intermediari, prelucrători, comercianți și/sau consumatori.

Mobilitatea urbană este influențată de:

- ▶ tipurile de infrastructuri disponibile (rutieră, feroviară, navală, aeriană, pietonală, ciclabilă), inclusiv de calitate, eficiența, accesibilitatea și nivelul de intermodalitate;
- ▶ tipurile de servicii de transport disponibile (transport individual, transport public, transport privat), inclusiv de calitate, accesibilitatea și nivelul de interconectare;
- ▶ caracteristicile socio-economice ale orașului (de exemplu, nivelul de dezvoltare, diversitatea economiei locale și regionale, numărul și densitatea populației, nivelul de educație al acesteia);
- ▶ amplasarea destinațiilor vizate în raport cu zonele sursă;
- ▶ motivațiile, preferințele și valorile existente în societate;
- ▶ sistemul legislativ (de exemplu, tipuri de restricții), inclusiv cel financiar (de exemplu, subvenții, taxe și impozite).

Chiar dacă mobilitatea urbană joacă un rol esențial în calitatea vieții în orașe, aceasta este o sursă importantă de presiuni asupra calității mediului. Suprafețele impermeabile, emisiile de gaze cu efect de seră, poluarea aerului, zgomotul și insecuritatea sunt printre cele mai frecvente presiuni asociate activităților ce susțin mobilitatea urbană. Astfel:

- ▶ Infrastructurile care susțin transporturile rutiere, feroviare și aeriene sunt dominant impermeabile, contribuind la perturbarea circuitului regional al apei. Ele reprezintă între 10-20% din suprafața totală a orașelor europene;
- ▶ Transporturile cauzează 24,6% din emisiile de gaze cu efect de seră la nivelul Uniunii Europene. Dintre toate, transporturile rutiere au cea mai mare contribuție la această valoare (71,7%). Din totalul de gaze cu efect de seră emise de transporturi, 23% sunt legate direct de activitatea din orașe.
- ▶ Transporturile contribuie cu 39% la emisiile de oxizi de azot, cu 30% la emisiile de carbon negru, cu 20% la emisiile de monoxid de carbon, cu 11% la emisiile de PM<sub>2,5</sub>, cu 10% la emisiile de PM<sub>10</sub>, cu 9% la emisiile de compuși organici volatili și cu 4% la emisiile de dioxid de sulf. S-au înregistrat tendințe de scădere pentru acești poluanți în perioada 1990-2016 la nivelul orașelor europene (41% la dioxid de azot, 40% la PM<sub>2,5</sub>, 86% la monoxid de carbon, 87% la compuși organici volatili), pe fondul îmbunătățirii tehnologiilor din transporturi.
- ▶ Transporturile sunt printre principalele surse generatoare de zgomot în orașe. În România, 2,75 milioane de locuitori sunt expuși la niveluri de zgomot peste 55 dB(A) în timpul zilei și 1,96 milioane de locuitori la peste 45 dB(A) în timpul nopții;
- ▶ Transporturile adaugă riscuri de securitate la nivelul orașelor. În 2017, la nivelul orașelor europene, și-au pierdut viața în accidente 25.300 persoane, iar 1,35 milioane au fost rănite. Dintre persoanele rănite, 47% erau șoferi sau persoane aflate în autovehicule, 22% erau pietoni, 8% — bicicliști și 14% — motocicliști.

Conform European Environment Agency (2019), între 6% și 8% din populația orașelor europene e expusă la concentrații peste valorile limită la PM<sub>2,5</sub>, între 13 și 19% — la PM<sub>10</sub>, 7-30% — la ozon și 7-8% — la dioxid de azot. Iar fiecare poluant emis în atmosferă prin transporturi înseamnă inclusiv costuri economice pentru orașele europene: 21,3 euro/kg de dioxid de azot, 123 euro/kg de PM<sub>2,5</sub>, 22,3 euro/kg de PM<sub>10</sub>, 10,9 euro/kg de dioxid de sulf (EEA, 2019). Dacă este adăugată contribuția la schimbările climatice, avem o imagine a impactului transporturilor asupra mediului, societății și economiei.



Din motivele precizate anterior, transporturile au devenit ținta unor politici globale, europene și naționale, care vizează creșterea eficienței acestora și scăderea impacturilor negative asupra mediului, societății și economiei.

Pactul ecologic european include obiective clare de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră din transporturi cu 90% până în 2050, comparativ cu 1990. Directivele legate de calitatea atmosferei vizează de asemenea ținte ambițioase legate de reducerile de poluanți din transporturi. Declarația de La Valetta Vision Zero include de asemenea obiective legate de reducerea cu 50% a accidentelor grave legate de transporturi până în 2030.

În acest scop este necesară reducerea costurilor de mediu și a altor costuri asociate transporturilor. La nivel european e promovată o abordare intitulată „evitare-schimbare-îmbunătățire” (EEA, 2019).

a) Abordările „de evitat” vizează limitarea utilizării combustibililor fosili pentru transport și reducerea numărului și/sau a duratei călătoriilor.

b) „Îmbunătățirea” se referă la modalități de reducere a consumului de energie și a impactului asupra mediului pentru toate modalitățile de călătorie, prin creșterea gradului de utilizare a combustibililor și vehiculelor ecologice.

c) Abordările „de schimbare” presupun adoptarea unor modalități de transport mai ecologice și mai eficiente din punct de vedere energetic (de exemplu, trecerea la transportul pe calea ferată, cu bicicleta, organizarea logistică diferită a transportului de mărfuri). Pentru transportul de pasageri, acestea ar putea implica o trecere la mersul pe jos, mersul cu bicicleta, trenul, metroul, tramvaiul, troleibuzul sau autobuzul. Alte politici vizează îmbunătățirea condițiilor de utilizare a mijloacelor de transport ecologice, prin crearea de infrastructură și servicii mai bune.

Astfel, politicile legate de transporturile urbane trebuie să vizeze:

- *Îmbunătățirea calității infrastructurii de transport urbane:* calitatea infrastructurii de transport urbane trebuie îmbunătățită pentru a optimiza schimbul de bunuri și persoane. Provocările principale cu care se confruntă infrastructura de transport urbană sunt legate de aglomerație, deficitul de locuri de parcare și dotările insuficiente pentru transportul ecologic.
- *Promovarea de reglementări privind accesul urban cu diferite mijloace de transport:* aceste reglementări pot ajuta la îmbunătățirea accesibilității urbane, la diminuarea efectelor negative asociate transporturilor și la optimizarea utilizării infrastructurii existente.
- *Promovarea de soluții inteligente pentru eficientizarea transportului urban:* e de așteptat ca soluțiile inteligente de gestionare a traficului să ofere beneficii în toate domeniile de intervenție.
- *Ameliorarea siguranței rutiere în mediul urban:* de la chestiuni ce țin de planificare, la schimbarea comportamentului șoferilor, la infrastructură, vehicule și răspunsuri la urgență — toate ar trebui să contribuie la îmbunătățirea siguranței tuturor participanților la trafic.

Abordările anterioare vor fi întărite prin Urban Mobility Framework, promovată de Comisia Europeană, care stabilește recomandările europene cu privire la modul în care orașele pot reduce emisiile și îmbunătăți mobilitatea, inclusiv prin intermediul planurilor de mobilitate urbană durabilă. Se pune accent mai ales pe transportul public, mersul pe jos și cu bicicleta. De asemenea, se acordă prioritate soluțiilor cu emisii zero pentru flotele urbane, inclusiv taxiuri și servicii de ride-hailing/ride-sharing, ultimul kilometru de livrări urbane (last mile) și construirea și modernizarea nodurilor multimodale, precum și noi soluții și servicii digitale.

## 6.1

# Infrastructura de transport în municipiul București

Municipiul București este cel mai important nod rutier, feroviar și aerian al României, fiind racordat la 3 autostrăzi (A1, A2 și A3), 8 drumuri naționale, 11 drumuri județene, 6 magistrale feroviare și 1 aeroport internațional (plus aeroportul Băneasa, care are încă un statut incert). Acesta preia fluxurile de pasageri și de mărfuri prin intermediul rețelei de infrastructură de pe teritoriul municipiului, dominată de rețeaua rutieră, la care se adaugă magistralele de metrou și liniile de tramvai.

### 6.1.1

## Infrastructura de transport rutier

Rețeaua stradală a municipiului București este de tip radial-concentric, fiind structurată pe artere radiare diametrice (nord-sud, est-vest, nord-vest – sud-est, sud-vest – nord-est), respectiv pe cinci inele de circulație (inelul central, inelul principal, inelul median I, inelul median II și inelul de centură), care prezintă discontinuități. La acestea se va adăuga inelul de autostradă al municipiului București. Inelul principal și cel median de circulație au beneficiat în ultimii ani de investiții consistente prin realizarea pasajelor Basarab, Piața Sudului, Mihai Bravu, Piața Presei Libere, Pipera, Băneasa. De asemenea, s-au aprobat studiile de fezabilitate pentru construirea unui sistem de 10 drumuri expres pentru legătura Bucureștiului cu actuala Centură a Capitalei și mai departe cu Autostrada de Centură A 0 (aflată în lucru).

#### 6.1.1.1

## Rețeaua de străzi

Lungimea totală a străzilor este de 3.432 km, din care 2.558 km sunt modernizate (74,5% din total) (INS, 2020). Străzile sunt alcătuite din parte carosabilă (care poate include și linii de tramvai, acostamente), trotuare destinate circulației pietonale, spații verzi și spații de parcare. Există 453 intersecții semaforizate, iar majoritatea străzilor sunt semnalizate.

Rețeaua de străzi este formată din:

- *străzi de categoria I — magistrale* (bulevarde sau șosele cu minim șase benzi), care asigură legătura zonei centrale a orașului cu rețeaua națională și județeană (de exemplu, Șoseaua București-Ploiești, Șoseaua Colentina, Bd. Theodor Pallady, Bd. Iuliu Maniu, Șoseaua Olteniței, Șoseaua Ștefan cel Mare, Șoseaua Mihai Bravu, Bd. Timișoara, Splaiul Independenței, Splaiul Unirii);
- *străzi de categoria a II-a — de legătură* (au minim patru benzi), care realizează conexiunile între zonele funcționale ale orașului și spațiile rezidențiale (de exemplu, Bd. Barbu Văcărescu, Bd. Lacul Tei, Calea Floreasca, Valea Cascadelor, Prelungirea Ghencea, Drumul Sării);
- *străzi de categoria a III-a – de colectare* (au minim două benzi), care preiau fluxurile din zonele funcționale și asigură relația dintre străzile de categoria I și a II-a (de exemplu, Strada Viitorului, Strada 11 iunie, Strada Polonă);
- *străzi de categoria a IV-a — de folosință locală*, care asigură accesul la spațiile de locuit și la serviciile curente.

Calitatea rețelei stradale s-a îmbunătățit semnificativ în ultimii 20 de ani. Probleme apar însă în special după iernile mai severe, pe fondul degradării cuverturii asfaltice din cauza proceselor de îngheț-dezghet sau a alterării cauzate de utilizarea materialelor antiderapante. Rămân probleme pe străzile nemodernizate, de obicei de categoria a IV-a, care se suprapun în general peste spații ce au un regim de proprietate incert sau fără canalizare (în special din cartierele segregate social). De asemenea, pe fondul extinderii neplanificate a spațiilor construite rezidențiale, de birouri sau comerciale se conturează străzi de calitate necorespunzătoare atât din punct de vedere al calității, cât și al capacității de a prelua fluxurile de trafic existente.



## Pasaje și poduri

În infrastructura de transport rutier o importanță ridicată în asigurarea conectivității o au pasajele și podurile.

Podurile rutiere relevante sunt cele care traversează canalul colector al Dâmboviței (Ciurel, Grozăvești, Cotroceni, Eroilor, Operei, Hașdeu, Izvor, Victoriei, Unirii, Mărășești, Timpuri Noi, Mihai Bravu, Vitan-Bârzești, Nicolae Grigorescu) și râul Colentina (Chitila-Străulești, Bucureștii Noi, Șoseaua Străulești, Herăstrău, Bordei, Floreasca, Barbu Văcărescu, Petricani, Colentina, Fundeni, Dobroești).

La acestea se adaugă pasajele subterane (Unirii, Obor, Mărășești, Sudului, Piața Presei, Lujerului, Victoriei) și supraterrane (de exemplu, Basarabi, Pipera, Mihai Bravu, Ciurel, Fundeni, Aerogării, Băneasa, CFR Constanța, Colentina, Grant, Chitila, Baicului), care contribuie semnificativ la creșterea fluidității traficului rutier prin evitarea unor zone rutiere aglomerate sau a unor obstacole (de exemplu, zone feroviare).

**Figura 1** Rețeaua de străzi



Sursa: INS, 2020

## Spațiile de parcare

Conform Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană, cele 6 primării de sector au raportat un stoc total de parcuri de reședință de sub 200.000 pentru întregul București. Există așadar un loc de parcare tarifat la 7 autoturisme. La nivelul Primăriei municipiului București, Administrația Străzilor eliberează viniete pentru parcare a autovehiculelor înmatriculate în municipiul București, pentru spațiile de parcare aflate în administrare, care au o capacitate de 18.648 locuri. Dintre acestea, 1.978 locuri sunt situate în zona 0 (zona centrală), 10.852 locuri în zona 1 (zona mediană) și 5.818 locuri în zona 2 (zona periferică). Vinieta conferă utilizarea locului de parcare fără achitarea tarifului de parcare, acolo unde există locuri libere, însă nu presupune rezervarea lor. La aceste spații de parcare se adaugă parcurile subterane (de exemplu, Obor, Universitate, Victoriei, Piața Sudului, Crângași, Decebal), care însă au un grad de utilizare destul de redus.

Noile centre comerciale își asigură în cea mai mare măsură necesarul de parcuri, dar acestea sunt utilizabile preponderent pe parcursul zilei, în timpul programului de funcționare al magazinelor. În cazul acestora, există un potențial foarte ridicat de utilizare pentru rezidenții din proximitate, mai ales că aceste parcuri sunt goale în timpul nopții.

Noile clădiri de birouri își asigură, de asemenea, necesarul de locuri de parcare în cele mai multe dintre cazuri. Nu același lucru se poate spune despre noile dezvoltări rezidențiale, unde în multe cazuri există deficiențe.

Dintre spațiile de parcare, relevante sunt autogările și garajele mari (de exemplu, autobaze), care concentrează un număr ridicat de vehicule și sunt zone de aglomerare a traficului.

Deficitul acut de locuri de parcare din municipiul București (nu numai din spațiile rezidențiale) este compensat prin utilizarea benzilor de circulație, a trotuarelor, a spațiilor verzi sau a unor terenuri cu regim incert. Astfel, parcurile devin un factor important care contribuie la:

- congestiunea traficului și apariția de blocaje, care perturbă semnificativ circulația rutieră;
- aglomerarea orașului și ocuparea parțială sau totală a zonelor de circulație pietonală;
- creșterea nivelului de insecuritate la nivelul municipiului București, fiind un factor care contribuie la apariția de accidente;

- apariția de conflicte legate de utilizarea spațiilor de parcare;
- afectarea cantității și calității spațiilor verzi, întrucât parcările au o contribuție semnificativă la desființarea spațiilor verzi de proximitate, dar și a unor componente din parcuri;
- creșterea disconfortului termic în timpul verii, când autovehiculele parcate acumulează căldură și accentuează disconfortul termic local;
- creșterea expunerii populației la poluanți asociați traficului rutier, prin realizarea parcărilor de proximitate;
- împiedicarea activităților de salubritate a spațiilor de circulație, fapt ce contribuie semnificativ la menținerea unor niveluri ridicate ale particulelor în suspensie, obstrucționarea gurilor de canalizare și la alte probleme.

De asemenea, deficitul acut de spații de parcare influențează negativ transportul public (ocuparea frecventă a stațiilor, blocarea rutei de circulație), serviciile de taximetrie și ride-sharing (dificultatea în stabilirea unor spații destinate exclusiv acestor servicii), traficul pietonal și cu biciclete (în special prin ocuparea parțială ori totală a trotuarelor).

Trebuie luate în calcul și autoturismele abandonate și semiabandonate ce ocupă spațiul public. La începutul anului 2021 Primăria Municipiului București estima numărul acestora la peste 50.000, iar primăriile de sector se preocupă continuu de identificarea și îndepărtarea acestora.

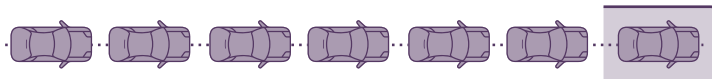
Intensificarea eforturilor de realizare a parcărilor de tip park&ride la periferia municipiului București (lucrări mai avansate în zona Pantelimon, Prolungirea Ghencea și Străulești), ar putea descuraja intrările de trafic din afara municipiului București. De asemenea, realizarea parcărilor de proximitate ar trebui corelată cu activitățile de descurajare a deținerii autovehiculelor.

**Figura 2** Spațiile de parcare

**200.000**

stoc total  
de parcări de reședință

1 loc | a 7 autovehicule



**Spațiile de parcare cu plată aflate în administrarea Primăriei municipiului București**

**18.648 locuri**

total locuri de parcare

**1.978 locuri**

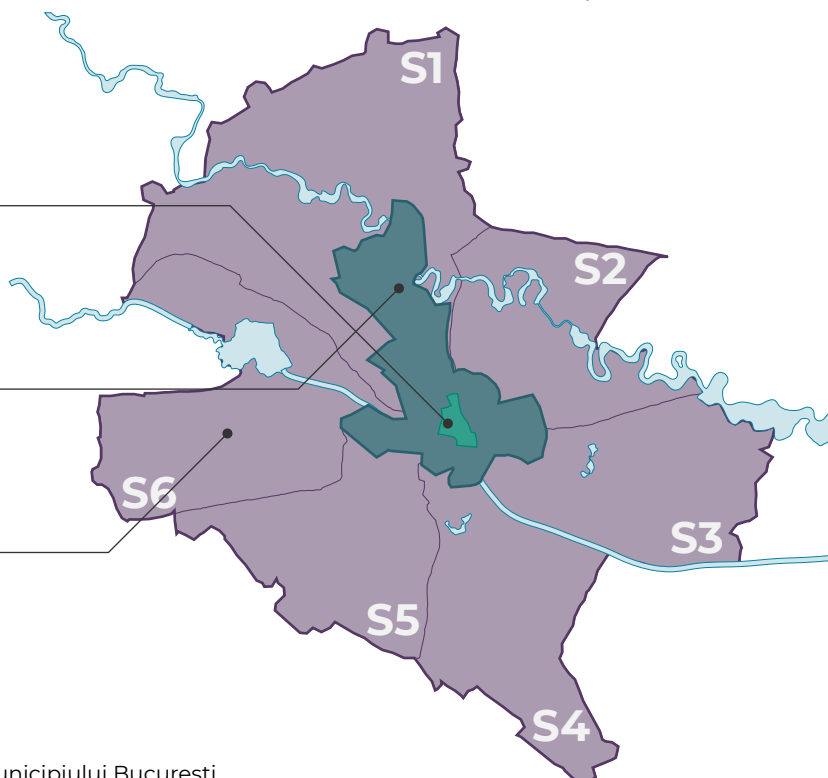
Zona 0 (zona centrală)

**10.852 locuri**

Zona 1 (zona mediană)

**5.818 locuri**

Zona 2 (zona periferică)



Sursa: Administrația Străzilor, Primăria Municipiului București

6.1.1.4

## Alte componente ale infrastructurii rutiere

Între spațiile care asigură suport pentru asigurarea mobilității rutiere se remarcă benzinăriile (surse semnificative de compuși organici volatili în aerul urban), service-urile auto și vulcanizările (surse de particule în suspensie, inclusiv cu metale grele), spălătoriile auto (surse de aerosoli și surse de poluare a apelor).

6.1.2

## Infrastructura de transport feroviar, tramvai și metrou

Rețeaua de căi ferate a municipiului București înregistrează o tendință de degradare, în trend cu ceea ce se întâmplă la nivel național. Din rețeaua de căi ferate ale Capitalei, doar 44% sunt linii electrificate, iar 28% sunt linii cu cale dublă. De asemenea, conform Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a municipiului București, mai puțin de jumătate din rețeaua feroviară mai este utilizată de transportul de persoane, o pondere importantă fiind abandonată. Majoritatea liniilor de cale ferată industrială au fost desființate ori abandonate.

În prezent, principalul punct de convergență feroviară este Gara de Nord, cu un trafic zilnic de circa 200 de trenuri. Gările Obor, Basarab sau Titan Sud deservește doar trenuri regionale. Recent a fost repusă în funcțiune Gara Băneasa, fiind utilizată de un tren metropolitan care circulă pe segmentul Fundulea-București Nord.

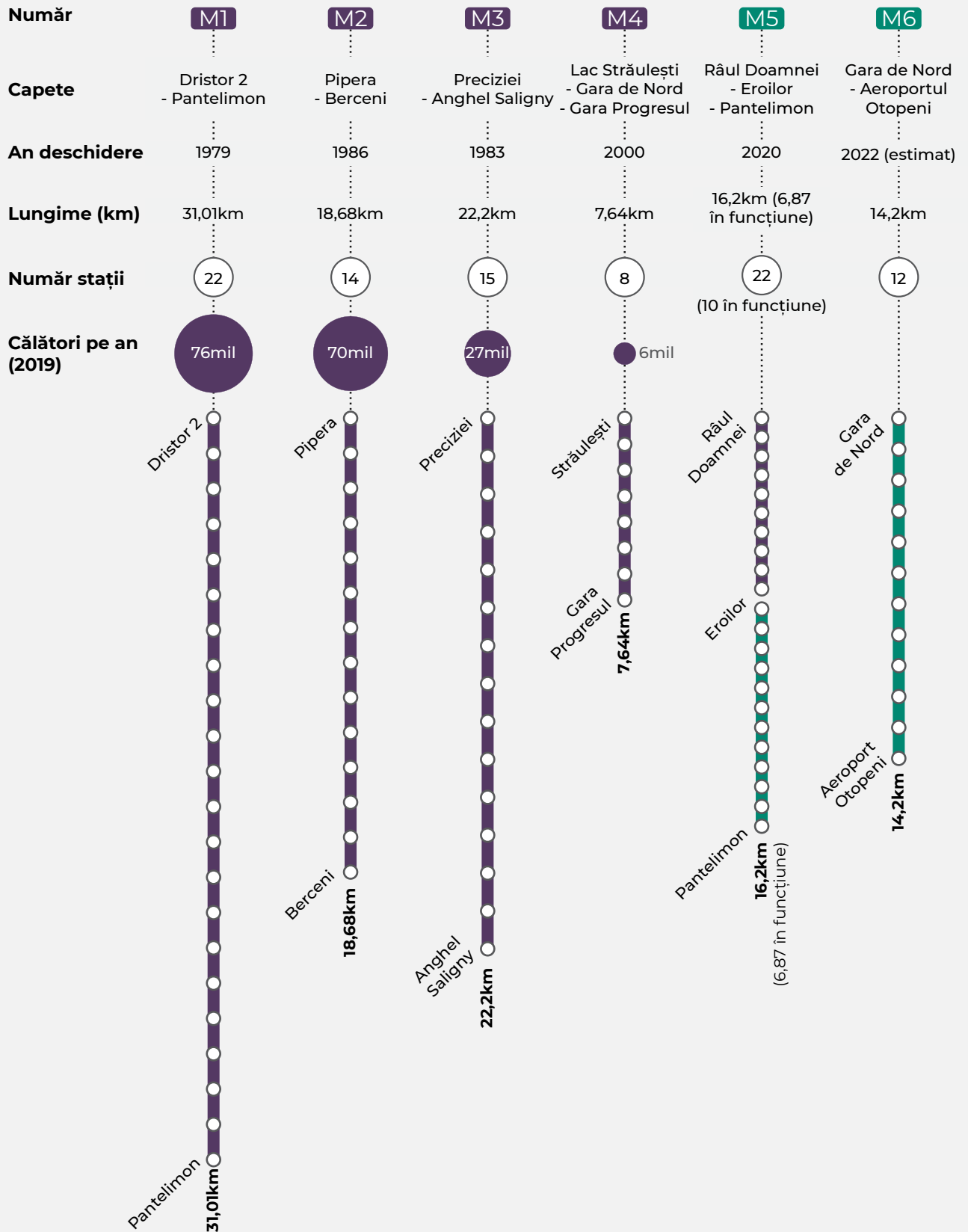
În acest moment, traficul feroviar este relevant doar pentru transferul navetiștilor din și spre localitățile din proximitatea municipiului București, care sunt mai bine conectate la transportul feroviar (de exemplu, Roșiori, Videle, Titu, Fundulea). Potențialul acestor linii nu este susținut prin studii de trafic consistente pentru asigurarea circulației persoanelor în municipiul București.

Traficul spre aeroportul Otopeni este în prezent destul de neatractiv din cauza lipsei de interes pentru susținerea unei astfel de rute.

Rețeaua de metrou a municipiului București are o lungime de 77 km, distribuiți pe cinci linii magistrale, 63 de stații și 6 depouri. Aceasta reprezintă o componentă esențială pentru mobilitatea municipiului București.

Rețeaua de tramvai are o lungime totală de 141 km linie dublă, rezultând o densitate de 1,18 km/km<sup>2</sup>. Pe cele 24 trasee de tramvai, cu o lungime de 273 km, circulă 483 tramvaie aflate în dotarea STB. Acestea sunt garate în 8 depouri (unul mixt, destinat și troleibuzelor).

**Figura 3** Rețeaua de metrou a municipiului București



Sursa: Raport de Activitate 2019 METROREX S.A.  
 ([http://www.metrorex.ro/Resurse/RaportActivitate/Raport%20Activitate%20Metrorex%202019\\_ro.pdf](http://www.metrorex.ro/Resurse/RaportActivitate/Raport%20Activitate%20Metrorex%202019_ro.pdf))

6.1.3

## Infrastructura de transport aerian

Singurul aeroport situat în mare parte pe teritoriul municipiului București este aeroportul Băneasa. Amplasarea lui în imediata vecinătate a orașului a determinat închiderea lui, deși în prezent se pune problema redeschiderii pentru zboruri regionale.

6.1.3

## Infrastructura pentru transport sustenabil

Infrastructura pentru transport sustenabil include totalitatea dotărilor care susțin transportul sustenabil, respectiv:

- facilitățile pentru susținerea traficului pietonal, ciclabil și cu alte vehicule (de exemplu, scutere electrice, trotinete, moped, etc.);
- facilitățile pentru asigurarea mobilității persoanelor cu dizabilități;
- facilitățile pentru transportul electric și hibrid.

Infrastructura pentru susținerea traficului pietonal include trotuare, alei din spațiile verzi sau din zone rezidențiale. Deși sunt proiectate corespunzător (cu excepții destul de frecvente în spațiile rezidențiale noi), trotuarele sunt adesea ocupate de autovehicule parcate, de spații comerciale (de exemplu, florării, chioșcuri de ziare, puncte improvizate de comercializare ale unor produse alimentare). Acestea obstrucționează traficul pietonal, reduc salubritatea, iar în multe situații afectează securitatea acestuia. Astfel, municipiul București nu poate fi considerat un oraș sigur pentru pietoni nici măcar pe trotuare. În afara amenințărilor legate de traficul rutier, traficul pietonal prezintă în anumite zone probleme legate de securitate din cauza degradării avansate a unor construcții.

În ceea ce privește persoanele cu dizabilități locomotorii sau de vedere, municipiul București are deficiențe semnificative în a asigura condițiile minime de mobilitate. Majoritatea investițiilor realizate în trecut s-au degradat, astfel că aceste persoane nu se pot deplasa fără însoțitori în majoritatea zonelor orașului.

Infrastructura pentru susținerea traficului cu bicicleta este deficitară. Există doar un singur culoar cu piste de biciclete amenajate corespunzător (Parcul Regele Mihai – Piața Victoriei - cu o ramificație către intersecția Calea Victoriei cu Bulevardul Regina Elisabeta și către intersecția Berzei - Buzești cu Calea Griviței). Conform Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană, în 2019 au fost realizate studii de fezabilitate pentru încă 4 tronsoane din rețeaua de piste pentru biciclete a capitalei, respectiv definitivarea traseului nord-centru, partea de nord-vest a inelului central (Iancu de Hunedoara – Ștefan cel Mare – Mihai Bravu), legătura între pista de pe Calea Victoriei și Parcul Izvor via Splaiul Independenței și Piața Victoriei. Cu toate acestea, infrastructura este în mare parte improvizată și, mai mult, se suprapune peste zonele pietonale, adăugând un factor de risc suplimentar traficului pietonal. Din acest motiv, problema parcării autovehiculelor devine o problemă inclusiv pentru traficul de biciclete. Pistele de biciclete nu au dotări corespunzătoare legate de separarea traficului, semnalizare sau parcare. În plus, pistele de biciclete nu sunt conectate între ele și nu acoperă niște nevoi de mobilitate evaluate anterior. Din acest motiv, pe fondul creșterii traficului cu biciclete și cu alte vehicule nemotorizate, în condițiile unei infrastructuri improvizate, accidentele pot deveni un factor de descurajare pentru aceste tipuri de transport.

În ceea ce privește rețeaua suport pentru autovehiculele electrice și hibrid, se constată subdimensionarea acesteia, în condițiile creșterii parcului auto de autovehicule electrice.

## Caracteristicile mobilității urbane în municipiul București

Pentru prezentul raport au fost considerate principalele categorii de mobilitate relevante pentru populația municipiului București, respectiv mobilitatea rutieră, mobilitatea prin utilizarea transportului public și mobilitatea pietonală și ciclabilă. Nu a fost inclus transportul feroviar și cel aerian, întrucât au relevanță redusă în mobilitatea pasagerilor în municipiul București.

### Mobilitatea cu utilizarea autoturismelor

La nivelul anului 2020, erau înmatriculate în București un număr de 1.502.169 de autovehicule, din care 48% erau pe motorină, 46,5% pe benzină, 0,25% pe electric, iar 5,25% aveau alte tipuri de motorizări (DRPCIV, 2020). Din acestea, 1.204.201 sunt autoturisme (66% aparținând persoanelor fizice). 52% din autoturismele înmatriculate în municipiul București au o vechime mai mare de 12 ani, iar 21% au o vechime sub 4 ani. 54% din autoturismele înmatriculate în municipiul București sunt pe benzină, 43% — pe motorină, restul fiind pe alte tipuri de motorizare. Se remarcă creșterea numărului de autovehicule electrice (3.566 unități) și hibrid (20.086 unități), dar care reprezintă circa 3% din autoturisme. Odată cu creșterea numărului de autovehicule electrice, a crescut și numărul stațiilor de încărcare, la finalul anului 2021 fiind aproximativ 160 în București.

La autoturismele înmatriculate în municipiul București se adaugă circa 200.000 autoturisme cu numere de provincie, care circulă curent în capitală și circa 136.700 autoturisme care tranzitează zilnic capitala. Volumele foarte mari de trafic care trec de centură pun presiune pe trama stradală a municipiului București; relevante sunt penetrațiile celor trei autostrăzi (A1, A2, A3), DN1 București-Ploiești și DN2 București-Urziceni-Buzău.

Din acest motiv, capacitatea tramei stradale a municipiului București de a asigura transferul fluxurilor rutiere este depășită, indicele de motorizare fiind estimat la 558 autoturisme per 1.000 locuitori. Posibilitățile de lărgire sunt însă foarte scăzute. Indicele de motorizare (558 autoturisme / 1.000 locuitori) este foarte mare și se află într-o continuă creștere. Traficul rutier este de asemenea îngreunat de vehicule de transport marfă care aprovizionează unitățile comerciale sau livrează către diverse persoane / companii, de calitatea precară a podurilor și pasajelor rutiere sau căi ferate (ex. Podul Constanța) și de intersecția cu căile ferate (de exemplu, zona Pipera).

Conform TomTom Traffic Index, municipiul București avea în 2019 un nivel de aglomerare a traficului situat la 52% (cu 4% mai mult decât în anul 2018). Conform acestui indice, Bucureștiul ar fi cel mai aglomerat oraș din Uniunea Europeană. În anul 2020, valoarea a scăzut la 42%, în special din cauza restricțiilor de circulație în timpul carantinei impuse în lunile aprilie-mai și a trecerii în regim de telemuncă a multor companii. În 2021 a urcat însă la 50%, aproape de nivelul din 2019. Cele mai mari probleme se înregistrează în perioada februarie-mai/iunie și septembrie-decembrie, iar în regim diurn — în intervalele 8-9 și 17-19, când este depășită frecvent capacitatea de transport. Conform aceleiași surse, în 2021 fiecare bucureștean implicat în trafic a pierdut 198 de ore pe an în plus din cauza aglomerărilor din trafic. În 2019 această cifră era de 227 ore.

Toate aceste vehicule din traficul bucureștean emit noxe în timpul funcționării lor. Cantitățile depind de vechimea și starea vehiculului, tipul de combustibil utilizat și existența diferitelor sisteme de control al poluării. Dacă în 2019 a fost introdusă taxa oxigen, care condiționa intrarea în zona centrală de plata unei taxe în funcție de categoria de poluare a vehiculului, în 2020 aceasta a fost abrogată.



**Figura 4** Mobilitatea cu utilizarea autoturismelor

În București există zilnic aproximativ 1.840.000 autovehicule

**1.502.169**

Autovehicule înmatriculate în București

**136.700**

Autovehicule care tranzitează zilnic capitala

**200.000**

Autovehicule cu numere de provincie, care circulă curent în capitală

**Statistici cu privire la autovehiculele înmatriculate în București**



**80%**

din autovehicule sunt autoturisme



**0,82**

autovehicule/locuitor



**50%**

utilizează motorina drept combustibil

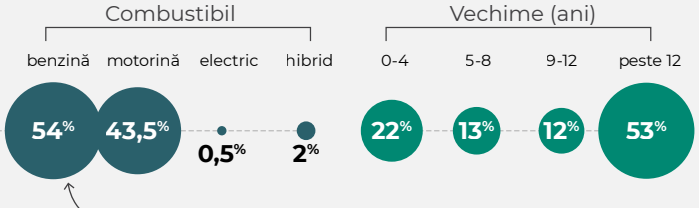
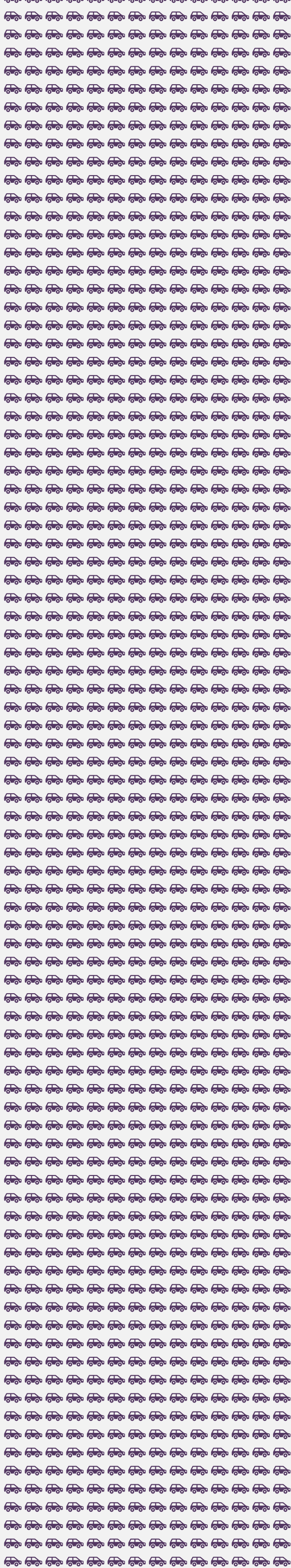


**53%**

au o vechime mai mare de 12 ani

**Autoturisme**

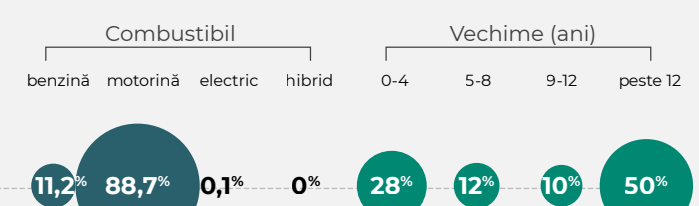
**1.204.201**



Marea majoritate (54%) din autoturismele înmatriculate în municipiul București sunt pe benzină.

**Autovehicule transport mărfuri**

**165.647**



O situație îngrijorătoare se observă la autovehiculele pentru transport marfă și autospeciale, unde peste 50% din parcul auto are o vechime de peste 12 ani, acestea fiind predominant cu motorizare Diesel.

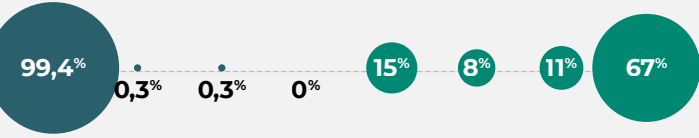
**Remorci și semiremorci**

**50.937**



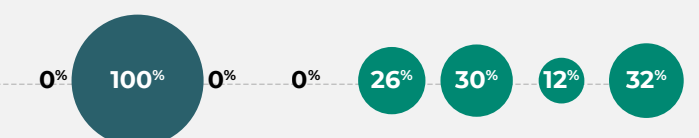
**Motociclete și mopede**

**28.990**



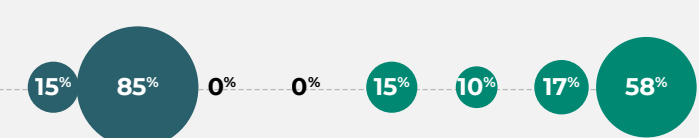
**Autotractoare**

**27.562**



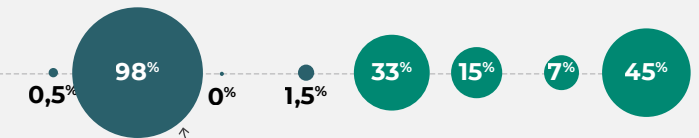
**Vehicule pentru scopuri speciale**

**11.862**



**Autobuze și microbuze**

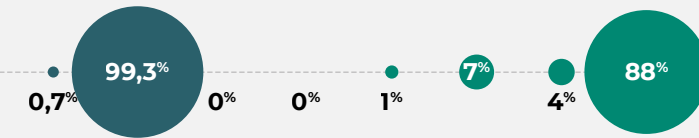
**10.012**



Din cele 10.012 autobuze și microbuze, doar 132 sunt hibride, restul fiind dominant pe motorină.

**Tractoare**

**2.958**

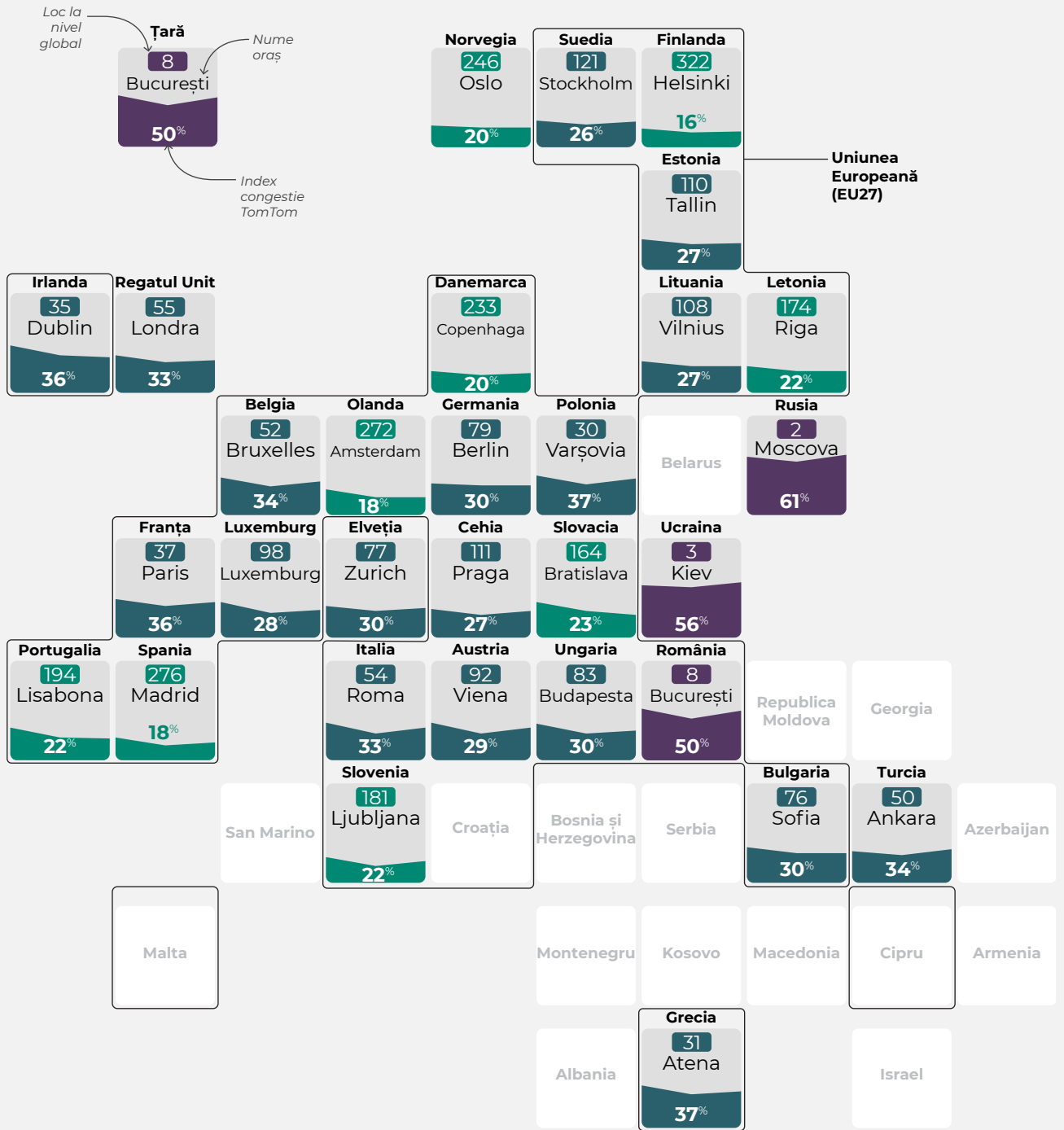


Sursa: DRPCIV, 2020



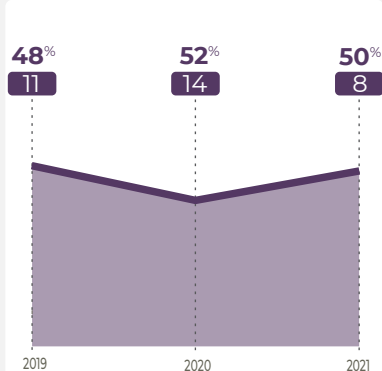
**Figura 5 Congestia urbană în municipiul București (TomTom Index 2021)**

**Cum să citești infograficul?**

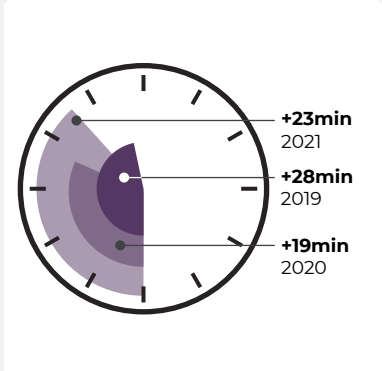


**Date despre traficul din București în 2021**

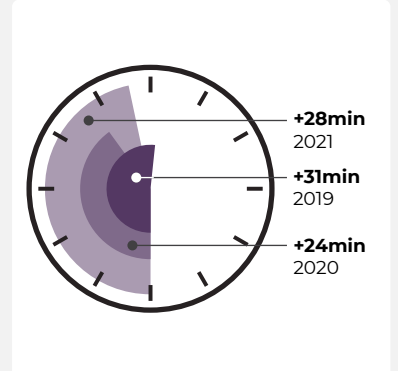
**50%** **8** <sup>2019</sup>  
Indicele de congestie Tom Tom pentru București



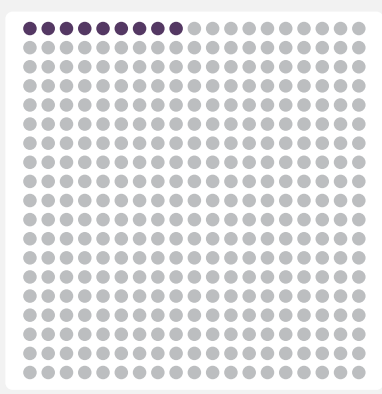
**+23min** <sup>2019</sup>  
Timp petrecut în plus în trafic la ora de vârf, **dimineața**



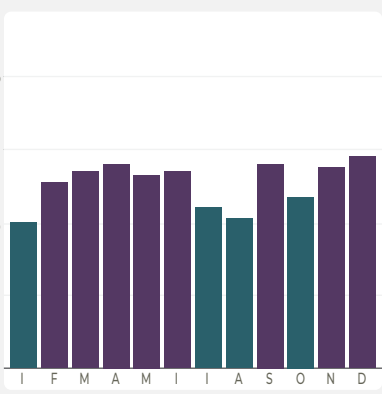
**+28min** <sup>2019</sup>  
Timp petrecut în plus în trafic la ora de vârf, **seara**



**198ore (8 zile, 6 ore)** <sup>2019</sup>  
Timpul pierdut anual conducând la orele de vârf



**58%** (Decembrie 2021)  
Luna cu cel mai ridicat index de congestie din 2021



**87%** (20 Mai 2021)  
Ziua cu cel mai ridicat index de congestie din 2021



**Ora de vârf în traficul din municipiul București**

	Duminică	Luni	Martî	Miercuri	Joi	Vineri	Sămbătă
12:00 AM	5%	3%	3%	3%	3%	3%	5%
01:00 AM	4%	1%	1%	2%	2%	1%	3%
02:00 AM	3%	1%	1%	1%	2%	1%	2%
03:00 AM	1%	0%	0%	0%	1%	0%	1%
04:00 AM	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%
05:00 AM	0%	4%	3%	3%	3%	3%	1%
06:00 AM	0%	27%	26%	27%	26%	25%	4%
07:00 AM	0%	65%	65%	69%	66%	60%	8%
08:00 AM	3%	78%	79%	84%	78%	70%	14%
09:00 AM	9%	61%	66%	70%	65%	59%	23%
10:00 AM	15%	49%	55%	58%	56%	56%	32%
11:00 AM	22%	52%	58%	60%	60%	63%	40%
12:00 PM	28%	55%	63%	64%	65%	70%	44%
01:00 PM	30%	57%	64%	65%	67%	77%	42%
02:00 PM	27%	56%	63%	64%	67%	85%	36%
03:00 PM	24%	59%	65%	67%	71%	85%	28%
04:00 PM	24%	77%	82%	85%	88%	87%	24%
05:00 PM	24%	91%	96%	99%	101%	87%	22%
06:00 PM	27%	74%	81%	83%	84%	73%	23%
07:00 PM	25%	42%	48%	49%	50%	47%	20%
08:00 PM	20%	25%	27%	29%	30%	29%	16%
09:00 PM	16%	18%	19%	20%	21%	20%	15%
10:00 PM	10%	10%	11%	12%	12%	12%	10%
11:00 PM	6%	5%	5%	6%	6%	7%	7%

Sursa: TomTom Traffic Index ([https://www.tomtom.com/en\\_gb/traffic-index/](https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/))

6.2.2

## Transportul în comun

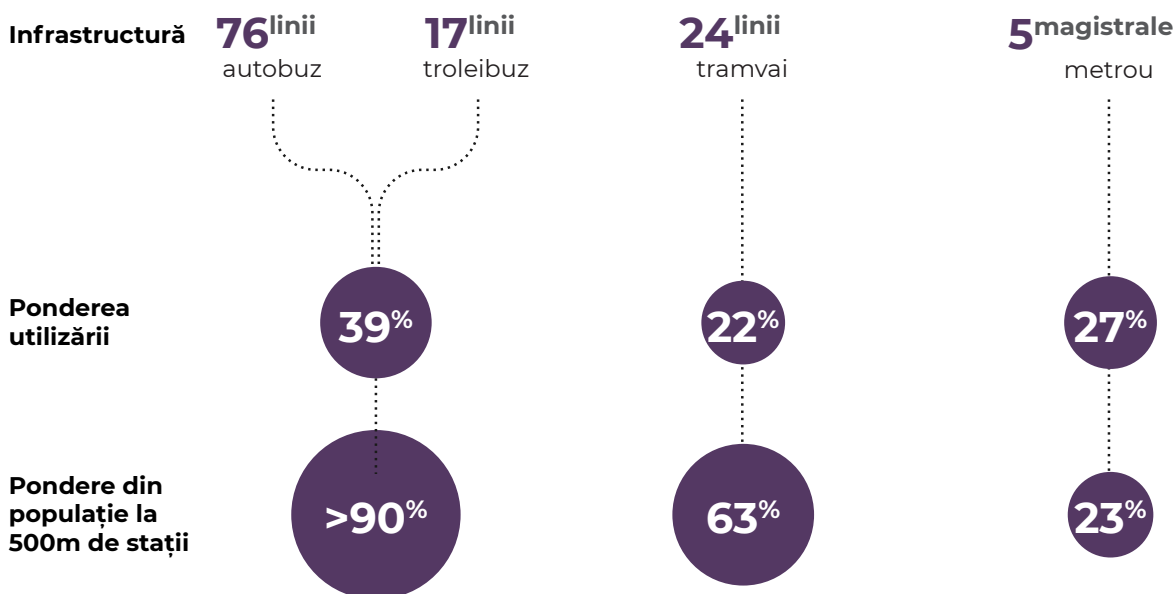
Municipiul București deține unul din cele mai complexe sisteme de transport public din Europa, în condițiile în care are zilnic peste 2,23 milioane de călători. Există 76 linii de autobuz, 17 linii de troleibuze, 24 linii de tramvai și 5 magistrale de metrou. Rețeaua de transport public a municipiului București este suplimentată de transportul public metropolitan, la care participă, pe lângă STB, încă 30 operatori din județul Ilfov.

Conform Planului de mobilitate durabilă, cea mai mare parte a pasagerilor utilizează autobuzul (39%), urmat de metrou (27%) și tramvai (22%). Acest lucru este legat de accesibilitatea stațiilor de transport public. Astfel, 23% din locuitorii municipiului București și 30% din angajații municipiului București stau la mai puțin de 500 m de o stație de metrou. 63% din locuitorii municipiului București și 61% din angajați au acces la o stație de tramvai situată la mai puțin de 400 m. În cazul stațiilor de autobuz, valoarea depășește 90%. Conform aceluiași document 66% din pasagerii STB și 60% din cei ai Metrorex nu sunt posesori de autovehicule personale.

Cu toate că are o acoperire destul de bună, un preț redus și o frecvență în general adecvată, cota transportului public se situează sub 40% (30% conform Planului de mobilitate durabilă și 36% conform raportului Greenpeace<sup>1</sup>). Acest lucru se întâmplă întrucât:

- Eficiența rețelei necesită îmbunătățiri, în special în ceea ce privește conectivitatea între diferite tipuri de transport, dar și al acoperirii integrale a municipiului București; extinderea rețelei de metrou, dar și a metroului ușor sunt priorități care trebuie considerate;
- Deși s-a îmbunătățit considerabil, predictibilitatea orarului transportului public reprezintă încă o problemă, lipsind în cazul transportului de suprafață panouri de afișaj în timp real a programului. În plus, întârzierile generate de traficul general scad atractivitatea transportului public;
- Stațiile transportului public de suprafață necesită investiții semnificative, pentru a oferi protecție minimă în perioadele cu vreme nefavorabilă;
- Calitatea flotei de transport necesită ameliorări semnificative, ce presupune nu numai achiziția de noi vehicule (cu orientare spre vehiculele electrice sau hibride), dar și asigurarea funcționalității optime a acestora;
- Calitatea infrastructurii necesită investiții semnificative, în special dacă ne referim la numeroase segmente de linii de tramvai aflate într-o avansată stare de degradare.

**Figura 6** Sistemul de transport public al municipiului București



Sursa: Planul de mobilitate durabilă al municipiului București

1. Mobilitate durabilă în București. O evaluare bazată pe indicatori, raport Greenpeace Romania, ianuarie 2020.

6.2.3

## Taximetrie/ride-sharing

În București, licențele de taxi sunt eliberate de către Primăria Municipiului București, în conformitate cu Legea nr. 38/2003 care reglementează autorizarea, organizarea, atribuirea și controlul efectuării serviciilor de transport în regim de taxi sau de transport în regim de închiriere. Conform legii, autoritățile locale ar trebui să emită o autorizație de taxi pentru fiecare 250 de locuitori.

Conform Primăriei Municipiului București, în anul 2022 sunt în termen de valabilitate un număr de 7.437 de autorizații de taxi. În municipiul București operează, de asemenea, peste 2.000 mașini de taxi autorizate în localitățile Ilfov (față de 1.555 autorizații maxim impus de lege), chiar dacă acest lucru nu este permis de lege. În plus, unele localități din județul Ilfov au acordat autorizații de taxi unor operatori din domeniu, fără a fi însă licențiate la rândul lor de către ANRSC<sup>2</sup>.

Taxiurile autorizate în Ilfov au un impact negativ asupra congestionării traficului pe arterele de penetrație în București, dar și la nivelul stațiilor de taxi și a parcurilor publice.

La aceste servicii se adaugă cele de tip ride-sharing, care au cunoscut o evoluție puternic crescătoare în ultimii ani. Cele mai utilizate servicii de tip ride-sharing sunt cele oferite de Uber, BlackCab și Bolt. Nu există însă o situație clară a flotei destinate acestor servicii.

6.2.4

## Mijloacele alternative de mobilitate

În municipiul București, sub 15% din totalul populației preferă mersul pe jos pe distanțe mai lungi. De cele mai multe ori, mersul pe jos se asociază cu realizarea cumpărăturilor (32% din totalul deplasărilor pe jos), însoțirea minorilor spre unitățile de învățământ sau parcuri (37%) și sub 5% cu deplasarea spre locul de muncă.

Cauzele acestor valori sunt multiple. Astfel, trotuarele sunt din ce în ce mai puțin accesibile pentru pietoni, fiind ocupate de autovehicule ori clădiri, insalubre ori degradate. Sunt multe trotuare care sunt utilizate frecvent ca spațiu de transfer între locul de parcare și zonele de circulație.

De asemenea, securitatea traficului pietonal este un alt amănunt de care trebuie să se țină seama. Conform datelor prezentate în *Planul de mobilitate durabilă*, în 2013, în municipiul București s-au înregistrat 781 accidente rutiere grave, fiind înregistrate 62 decese, 720 vătămări corporale grave și 102 leziuni ușoare. 22% din accidente rutiere au implicat elevi cu vârste cuprinse între 7 și 18 ani, fiind înregistrate 3 decese, 33 copii grav răniți și 121 au suferit răni ușoare. Principalele cauze de producere a accidentelor rutiere în Capitală sunt:

- Traversări neregulamentare / comportament neregulamentat al pietonilor, soldate cu 264 accidente rutiere grave cu un total de 28 decese și 241 vătămări corporale grave;
- Neacordarea de prioritate pietonilor la traversare a cauzat, în 2013, producerea a 143 accidente rutiere din vina șoferilor care nu au acordat prioritate pietonilor, soldate cu 12 morți și 136 grav răniți;
- Neadaptarea vitezei la condițiile de drum a dus la producerea a 98 accidente soldate cu 8 decese și 103 vătămări corporale grave;

În ceea ce privește partea responsabilă, în 56,59% din accidentele rutiere grave șoferii erau de vină, iar în 36,37% de accidente, cei vinovați erau pietonii.

La traficul rutier, în ultimii ani s-a adăugat și traficul cu bicicletele, trotinete și alte mijloace, care au adăugat un număr încă greu de estimat de accidente.

Sub 1% din populație folosesc bicicletele, față de 19% în Copenhaga și 21% în Amsterdam. Cauza principală este reprezentată de lipsa infrastructurii. Zonele preferate de bicicliștii din București sunt în special cele câteva piste special făcute pentru biciclete și parcurile, acolo unde de obicei sunt restricții importante legate de accesul acestor vehicule din cauza riscului de accidente.

2. Autoritatea Națională de Reglementare pentru Servicii Comunitare de Utilități Publice

## Ce provocări sunt și ce cum poate contribui societatea civilă?



### PROBLEMĂ IDENTIFICATĂ:

**Calitatea infrastructurii pentru susținerea mobilității durabile necesită îmbunătățiri semnificative**

### MĂSURI PROPUSE:

Încurajarea extinderii infrastructurii destinate susținerii mobilității durabile (de exemplu, piste de biciclete, zone de încărcare a vehiculelor), fără ca aceasta să afecteze alte activități.

Stimularea autorităților pentru a folosi soluții inteligente pentru managementul traficului.

Srijinirea instituțiilor publice în monitorizarea problemelor asociate infrastructurii care asigură mobilitatea durabilă.

Oferirea de suport instituțiilor publice pentru a găsi cele mai bune soluții pentru asigurarea mobilității durabile.

Srijinul autorităților în evaluarea proiectelor noi, care încarcă semnificativ zone care au deja probleme legate de aglomerație.

### SOLUȚII ALE SOCIETĂȚII CIVILE:

[OPTAR](#) (Organizația pentru Promovarea Transportului Alternativ în România) face advocacy la nivelul autorităților locale și se implică activ cu soluții pentru mobilitate verde, monitorizează realizarea Planului de Mobilitate Urbană, promovează accesibilitatea spațiilor și transportului public pentru persoanele cu dizabilități și infrastructura pentru biciclete. De 16 ani organizează împreună cu Comunitatea Bicicliștilor din București și alți parteneri Marșul Bicicliștilor, ca formă de protest pentru lipsa de infrastructură adecvată pentru biciclete.

[Asociația pentru Metrou Ușor](#) promovează mobilitatea urbană durabilă și ecologică, transportul în comun și infrastructura adiacentă. Monitorizează lucrări de infrastructură, licitații și proiecte din domeniul mobilității și se implică în îmbunătățirea lor interpellând și colaborând cu autoritățile. Promovează mai ales construirea unui sistem de metrou ușor pe inelul median al Bucureștiului.

[Asociația Green Revolution](#) este implicată activ în lucrul cu primăria generală și primăriile de sector pentru dezvoltarea Masterplanului Velo al capitalei, proces început la finalul anului 2021.

[Asociația Hai cu Bicla](#) promovează bicicleta ca stil de viață, stare de spirit, prilej de evadare, alternativă la transport. Se implică activ în campanii de advocacy și mobilizare a comunității pentru susținerea infrastructurii pentru biciclete (pe lângă piste corect semnalate, parcări pentru biciclete) și intervenții care să facă viața bicicliștilor mai ușoară pe străzi (poziționarea perpendiculară pe sensul de mers a grilajelor gurilor de canal, ponton plutitor în Herăstrău pentru ocolirea parcului în siguranță de către pietoni, persoane cu dizabilități și bicicliști) și au montat rasteluri și stații de reparații în mai multe puncte din oraș.

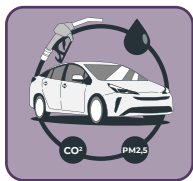
ADVOCACY

EXPERIMENTARE

EDUCAȚIE

REAȚIE

CONTROL



#### PROBLEMĂ IDENTIFICATĂ:

**Nivelul ridicat al problemelor de mediu și sociale generate de mobilitatea clasică**

#### MĂSURI PROPUSE:

Promovarea de măsuri pentru reducerea impactului generat de mobilitatea clasică.  
Acordarea de sprijin autorităților pentru inventarierea zonelor cu ocupare abuzivă a trotuarelor și pistelor de biciclete de către autovehicule.  
Acordarea de sprijin autorităților pentru inventarierea autovehiculelor abandonate.  
Îmbunătățirea nivelului de informare și conștientizare pentru reducerea riscului de accidente legate de mobilitatea rutieră.  
Îmbunătățirea nivelului de informare și conștientizare referitoare la riscurile asociate mobilității bazate pe autoturismul personal.

#### SOLUȚII ALE SOCIETĂȚII CIVILE:

Asociația Părinți de Cireșari și comunitatea „Domeniile Cireșarilor” desfășoară campania *”Oprește Motorul!”* prin care își propun informarea corectă a cetățenilor privind efectele staționării cu motorul pornit, asupra calității aerului.

Asociația Viitor Plus încurajează comportamentele responsabile ale șoferilor, și nu numai, față de mediul înconjurător prin programul *Verde Go*.

Asociația GrowUp Romania a dezvoltat campania *#ParchezNuBlochez* pentru informarea și responsabilizarea civică a celor care parchează ilegal mașinile: ocupă în totalitate trotuarele, blochează trecerile de pietoni sau stațiile de autobuz, îngreunând astfel accesul pietonilor.

**ADVOCACY** **EXPERIMENTARE** **EDUCAȚIE**



#### PROBLEMĂ IDENTIFICATĂ:

**Atractivitatea redusă a transportului public în comun**

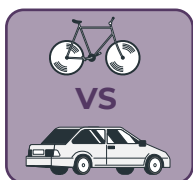
#### MĂSURI PROPUSE:

Sprrijinirea instituțiilor publice pentru a promova transportul în comun.  
Participarea la evaluarea percepției populației în legătură cu transportul public.  
Informarea publicului în legătură cu beneficiile rezultate din utilizarea transportului public.

#### SOLUȚII ALE SOCIETĂȚII CIVILE:

*Asociația GrowUp Romania* cartează intrările și funcționalitatea lifturilor din stațiile de metrou ale Bucureștiului pentru a promova accesibilitatea acestora pentru persoanele cu dizabilități și părinții cu cărucioare. De multe ori, aceste lifturi nu sunt semnalizate corespunzător.

**ADVOCACY** **EDUCAȚIE**



#### PROBLEMĂ IDENTIFICATĂ:

**Mobilitatea durabilă prezintă o preferință redusă în rândul locuitorilor municipiului București**

#### MĂSURI PROPUSE:

Promovarea de inovații legate de mobilitatea urbană, care pot avea aplicabilitate în municipiul București.  
Promovarea de alternative experimentale de deplasare pentru *last mile*, în scopul limitării utilizării transportului clasic.  
Participarea la organizarea de evenimente de tipul zilelor mobilității, pentru creșterea interesului pentru mobilitatea durabilă.  
Informarea publicului în legătură cu beneficiile rezultate din promovarea mobilității durabile.

### SOLUȚII ALE SOCIETĂȚII CIVILE:

Marșul bicicliștilor este organizat anual în București de [OPTAR](#), [Comunitatea Bicicliștilor din București](#) și alți parteneri, ca protest împotriva calității slabe a infrastructurii pentru biciclete în București, dar și pentru a promova mersul pe bicicletă. Anul trecut a fost organizată ediția a 16-a în timpul Săptămânii Mobilității Europene.

Marșul anual și evenimentele [Skirtbike](#) s-au desfășurat în ultimii 11 ani în București pentru a promova mersul pe bicicletă mai ales în rândul femeilor, dar și pentru a aduce comunitatea de bicicliste împreună și a le da încredere că pot să folosească bicicleta pentru transportul zilnic.

Asociația Green Revolution a pornit și administrează [l'Velo](#), serviciu de închiriere biciclete și trotinete și promovează mobilitatea verde organizând concursuri și evenimente speciale legate de Săptămâna Mobilității. Tot ei au proiectul [Bike2work](#).

ADVOCACY

EXPERIMENTARE

EDUCAȚIE



### PROBLEMĂ IDENTIFICATĂ:

**Capacitate administrativă redusă a instituțiilor de a schimba modelul actual de mobilitate**

### MĂSURI PROPUSE:

Îmbunătățirea capacității administrative a instituțiilor de a implementa proiecte de schimb al mobilității la nivelul municipiului București.

Oferirea de suport pentru autorități publice pentru monitorizarea diferitelor aspecte legate de mobilitatea urbană.

### SOLUȚII ALE SOCIETĂȚII CIVILE:

[Asociația Green Revolution](#) este implicată activ în lucrul cu primăria generală și primăriile de sector pentru dezvoltarea Masterplanului Velo al capitalei, proces început la finalul anului 2021.

Asociația BAZA. Deschidem orașul a realizat [București structură minoră](#), un ghid pentru spații publice pe străzile centrale prin care propun modele și soluții de recuperare a străzilor ca spații publice, inclusiv de promovare a mobilității verzi.

ADVOCACY

SUPPORT

## Concluzii

Creșterea atractivității municipiului București este legată semnificativ de schimbarea modelului actual de asigurare a mobilității, bazat predominant pe utilizarea autoturismelor. Calitatea aerului, siguranța cetățenilor, nivelul de aglomerare al spațiilor publice, confortul termic și chiar economia regională înregistrează perturbări semnificative determinate de modele de mobilitate promovate.

În această direcție, societatea civilă are un rol multiplu:

- **Advocacy** – sprijinirea autorităților publice, companiilor și cetățenilor prin idei, abordări și suport pentru promovarea unor inițiative care să contribuie la promovarea mobilității durabile și la îmbunătățirea calității infrastructurii în municipiul București;
- **Experimentare** – implementarea la scară mică a unor proiecte legate de mobilitatea urbană cu rol demonstrativ și de testare a abordărilor inovatoare sau pentru care nivelul de încredere la nivel instituțional și de societate este încă redus;
- **Educație** – informarea și conștientizarea publicului larg în legătură cu beneficiile legate de utilizarea mobilității durabile;
- **Reacție** – considerarea unor reacții adaptate legate de dezvoltarea de investiții care contribuie la amplificarea problemelor legate de mobilitate;
- **Responsabilitate** – asigurarea creșterii nivelului de responsabilitate a publicului și autorităților pentru managementul problemelor de mobilitate urbană;
- **Support** – cooperarea cu autoritățile responsabile pentru găsirea de soluții viabile pentru îmbunătățirea managementului mobilității urbane.



## Bibliografie

Breuste J., Artmann M., Iojă I.C., Qureshi S. (eds.), (2019) *Making Green Cities – Concepts, Challenges and Practice*, Springer Press, Berlin

Niță M.R., Badiu D.L., Onose D.A., Gavrilidis A.A., Gradinaru S.R., Nastase I.I., Laforteza R. (2018) *Using local knowledge and sustainable transport to promote a greener city: The case of Bucharest, Romania*, *Environmental Research*, 160: 331-338.

Pătroescu M., Iojă I, Rozyłowicz L., Vânău G.O., Niță M.R., Patroescu-Klotz I., Iojă A. (2012) *Evaluarea integrată a calității mediului în spații rezidențiale*, Editura Academiei Române, București

*Planul de acțiune pe zgomot în aglomerarea București*

*Planul de acțiune pentru reducerea zgomotului în municipiul București*

*Planul de analiză și acoperire a riscurilor (P.A.A.R.) din municipiul București*

*Planul de mobilitate urbană durabilă al Regiunii București-Ilfov*

*Planul Local de Acțiune pentru Mediu al Municipiului București*

*Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a municipiului București*

<https://citadini.ro/>

<https://www.drpciv.ro/>

<http://statistici.insse.ro:8077/tempo-online/>

