

## STRATEGII DE DEZVOLTARE DURABILĂ PENTRU MUNICIPIUL BUCUREȘTI

<sup>1</sup>*Dr., conf. univ., Carmen Valentina RĂDULESCU*

<sup>2</sup>*Dr., prof. univ., Mariana IOVIȚU*

<sup>3</sup>*Drd., Gheorghe PĂCURAR*

<sup>1,2,3</sup>*Academia de Studii Economice din București  
Piața Romană 6, București, România  
Tel.+4021319.19.00 <http://www.ase.ro>*

### Abstract

*This paper represents a research done on what path Bucharest should follow to achieve sustainability that is targeted as durable development targeted through strategies and what parts of it should be underlined through economic policies targeted on more than two decades.*

### Introducere

Pentru ca un oraș să fie durabil, trebuie să aibă la baza acțiuni ce implică atât Guvernul, oamenii de știință din domeniu ce aparțin orașului și firmele private.

Strategiile de dezvoltare durabilă, strategiile de protecție a mediului și strategiile activității de transport au cel mai important rol pentru a ajunge la performanță.

Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice identifică pentru zona Bucureștiului pentru perioada 2016 – 2020 a identificat 5 obiective ce trebuie realizate și acestea sunt:

1. Întărirea capacității instituționale
2. Îmbunătățirea transportului public
3. Promovarea deplasărilor nemonitorizate
4. Siguranța rutieră
5. Transportul rutier și politica integrate de parcare

Pentru identificarea problemelor prioritare privind transportul și mediul din București trebuie analizat din punct de vedere al accesibilității:

- transportul public de suprafață se deplasează cu viteze mici și foarte mici, mai ales în timpul orelor de vârf, și mai ales acolo unde există un volum mare de trafic, acesta fiind un efect al lipsei benzilor unice pentru transportul public local.
- Nu există sisteme de documentare și informare a călătorilor atât în timp real cât și offline nici în mijloacele de transport nici în stații, acestea fiind aproape inexistente. Doar sistemul folosit de Metrorex oferă călătorilor în timp real informații.
- Lipsa unei integrări a tarifelor pe zone tarifare face ca numărul mic de transferuri între serviciile de transport atât de suprafață cât și subteran face să crească prețul călătoriilor pentru persoanele ce locuiesc în județul Ilfov, acestea având nevoie de mai multe transferuri pentru o deplasare.

### Impactul asupra mediului înconjurător

Din păcate domeniul transporturilor reprezintă unul dintre factorii cei mai generatori de poluare în zona orașului, afectând în primul rând calitatea aerului, dar și nivelul de zgomot, iar autoturismul personal ridică cel mai mult această problemă, având cel mai mare impact asupra mediului. În prezent, capitala României se aplică restricții privind intrarea vehiculelor grele în centru orașului, acesta este un lucru bun, dar în aceeași măsură se generează un volum mai mare pentru vehiculele de livrare și utilitare.

Un mediu ambiant plăcut, atractiv și comod este influențat în mod direct de însușirea funcțională și estetică a zonelor publice, iar acesta are capacitatea de a influența și celelate

astepecte: economice, sociale, transportul sau mobilitatea. Atunci când se iau în evidenta nevoile pietonilor se face analiza privind siguranța deplasărilor, dar și accesul.

Un efect al gestionării traficului ar fi îmbunătățirea calității aerului și a sănătății oamenilor.

Foarte multe dintre stațiile de troleibuz sau mai ales de autobuz nu permit amenajări de bază pentru toți pasagerii, sau sunt foarte greu de identificat, iar multe dintre cele existente necesită lucrări de modernizare.

Strategia de Dezvoltare a Municipiului București privind mediul și transportul are o viziune și un plan strategic atât pentru locuitorii orașului pentru perioada următoare:

Un sistem de transport eficace și eficient, ce este durabil și de siguranță, realizat pentru promovarea dezvoltării orașului din punct de vedere economic, social și teritorial și asigurarea calității vieții la un nivel ridicat.

### **Obiectivele strategice ale orașului București**

Pentru a alcătui strategia de dezvoltare și modernizarea a transportului subteran, și anume metroul din orașul nostru s-a plecat de la recunoașterea metodelor de dezvoltare a ansamblului de transport.

Principalele obiective strategice ce au o durată de viață lungă sunt:

- Expansiunea rețelei
- Dezvoltarea atractivității rețelei prin multiplicarea stațiilor existente
- Renovarea instalațiilor fixe din momentul actual a căror durată de viață s-a scurs, și anume:
  - o Instalațiile de ventilație
  - o Instalațiile sanitare
  - o Instalațiile de telecomunicații
- Renovarea căilor de rulare prin expansiunea sistemului elastic de fixare
- Renovarea platformelor suprimate
- Amenajarea spațiilor speciale pentru călători.

În această strategie este cuprinsă și politica de asigurare cu material rulant pentru crearea unor noi magistrale cu trenuri.

S-au luat în calcul următoarele:

- Atractivitatea cetățeniilor prin:
  - o Remedierea condițiilor de confort
  - o Dezvoltarea condițiilor de siguranță
  - o Micșorarea perioadelor de circulație între trenuri
  - o Reducerea consumului de exploatare
  - o Reducerea consumului cu energia
  - o Reducerea titlurilor de proprietate

Pentru toate acestea este nevoie de material rulant, atât pentru condițiile de siguranță cât și pentru reducerea consumului de exploatare.

- Pentru magistralele noi este nevoie de așezarea materialului rulant, atât pentru circulația vagoanelor, cât și pentru siguranța călătorilor.
- Achiziționarea de 21 de noi trenuri de metrou pentru magistrala 5 –Drumul Taberei – Universitate, ce are în componența 10 stații noi.

Strategiile de protecție a mediului sunt definite în versiunile autorilor Rojanschi și Bran (2002) ca fiind: „totalitatea acțiunilor și măsurilor destinate conservării resurselor naturale și menținerii calității factorilor de mediu la un nivel acceptabil.

Banca Mondială estimează în baza unui studiu bugetul pentru investițiile privind proiectele de transport de suprafață din regiunea București. Aceasta a făcut un raport și a realizat un tabel privind bugetul Metrorex în perioada următoare:

**Tabel 1. Buget estimat investiții pentru Metrorex 2016-2030**

Mil. Euro	Buget de stat	Buget propriu	Total
2016	191,4	77,6	269,0
2017	191,4	77,6	269,0
2018	191,4	77,6	269,0
2019	191,4	77,6	269,0
2020	191,4	77,6	269,0
2021	191,4	77,6	269,0
2022	191,4	77,6	269,0
2023	191,4	77,6	269,0
2024	191,4	77,6	269,0
2025	191,4	77,6	269,0
2026	191,4	77,6	269,0
2027	191,4	77,6	269,0
2028	191,4	77,6	269,0
2029	191,4	77,6	269,0
2030	191,4	0,0	191,4
<b>Total</b>	<b>2 871,1</b>	<b>1 086,6</b>	<b>3 957,7</b>

*Sursă: Planul de mobilitate urbană durabilă 2016-2030*

Tronsonul 5 al Magistralei Metrorex este planificat pentru a deveni operațional, iar acest lucru are drept consecință creșterea cheluielilor O&M cu peste 20 de milioane de euro anual începând din anul 2016, acesta aducând la eficiența rețelei un aport de 10% anual pentru bugetul local.

Pentru transportul de suprafață este estimat de Banca Mondială, iar un studiu arată că pentru perioada 2014 – 2023 pentru București un buget estimat ar fi de 4,8 miliarde de euro, așa cum arată următorul tabel.

**Tabel 2. Buget investiții transport 2014-2030**

Instituție	2014-2023 Buget investiții Mil Euro	Buget anual în medie Mil Euro	Buget anual pentru transporturi Mil Euro
Primăria Generală a Municipiului București	1 636,9	163,7	81,8
Sector 1	886,3	88,6	44,3
Sector 2	529,2	52,9	26,5
Sector 3	507,3	50,7	25,4
Sector 4	427,7	42,8	21,4
Sector 5	341,7	34,2	17,1
Sector 6	309,4	30,9	15,5
<b>Total</b>	<b>4634,5</b>	<b>46,4</b>	<b>276,9</b>

*Sursă: Planul de mobilitate urbană durabilă 2016-2030*

## **Direcții de acțiune ale strategiei de dezvoltare durabilă implementată**

Acest studiu pe zona Municipiului București a mobilității urbane necesita o analiza complexa pentru planificarea dezvoltării și pentru refacerea zonei urbane.

Politicile de transport presupun prin obiectivele specifice o îmbunătățire a sistemului de transport public comun prin funcționarea la nivel maxim și prin atractivitatea cetățeniilor privind aceste servicii pentru atractivitatea cetățeniilor și pentru utilizarea lor în mod cât mai frecvent, astfel aceste politici ajuta la schimbarea modala.

Studiul acestor politici ajuta la eficacitatea și eficienta din punct de vedere al costurilor.

Programele operaționale ajuta și acestea pentru a crea un sistem integrat de transport pe mai multe moduri pentru a pune în evidenta avantajele actuale ale acestei rețele pentru a oferi servicii de calitate pentru toți calatorii.

Cel mai dezvoltat mod de transport este metrourul, astfel ca urmare acesta este prezent în fiecare strategie și continua dezvoltarea.

Zona centrala a orașului este o importanta zona turistică, iar acestea dezvoltă activități economice, această strategie planuiește dezvoltarea zonei prioritare cu ajutorul transportului nemotorizat astfel încât să genereze spații urbane cât mai abordabile, în conditii de siguranta și confrt pentru toți bucureștenii.

Acest sistem de transport trebuie implementat pe benzile, strazile și arterele importante din oraș pentru a ajunge la o omogenitate a infrastructurii.

Pentru promovarea acestor spații se vor crea zone pietonale accesibile, aceste spații urmand a fii folosite pentru biciclisti, iar acest lucru atrage un avantaj deosebit: atragerea biciclistilor în oraș

Acest obiectiv este foarte important pentru fiecare dintre noi, mai ales la nivelul Uniunii Europene, dar și la nivelul României.

Numărul foarte mare de decese provenite din accidentele de circulație din București este generat de viteza mare din zonele rezidentiale. Prin aplicarea unor masuri ce țin un management de calitate se pot folosi reguli, masuri pentru conducătorii vulnerabili astfel crescând nivelul de constientizare a conducătorului auto.

Există acțiuni și operațiuni, procese și proiecte urbanistice pentru Municipiul București pentru a ameliora mobilitatea ce au fost realizate sau sunt în curs de realizare pentru viitor, dar acestea reprezintă doar abordări sectoriale. Acestea nu sunt clar corelate sau nu sunt corelate cu strategiile de dezvoltare spațială sau cu obiectele strategice.

Aceste inițiative sunt:

- Închiderea inelului rutier principal
- Realizarea unor linii de tramvai în sistem propriu
- Crearea unor pasaje denivelate
- Realizarea unor parcări subterane

Pentru crearea și introducerea strategiilor și politicilor trebuie să existe un cadrul instituțional și mai ales legislativ.

## **CONCLUZII**

Cota de poluare însumată din aportul de valori ale concentrațiilor din mediul ambiant, și anume:

- Traficul rutier
- Încălzirea din zonele rezidentiale
- Din activitățile industrial
- Fondul de poluare regional
- Prestarea de servicii

Arata că este depășită cu mult valoarea limită pe suprafețe extinse din București. Această concluzie relevă din măsurătorile efectuate în ultimii ani în Municipiul București, din zona centrala până la suprafețele de lângă periferia celor 6 sectoare.

## **BIBLIOGRAFIE**

1. Bran, F., Câdea, M., Cimpoeru, I. (2006) *Organizarea, amenajarea și dezvoltarea durabilă a spațiului geografic*, București: Editura Universitară
2. Rojanschi, V., Bran, F., Grigore, F., Ioan, I. (2006) *Cuantificarea dezvoltării durabile*, București: Editura Economică
3. Popescu, D., Istudor N. (cond șt.) (2015) *Dezvoltarea multifuncționala a spațiului periurban al Municipiului București - Judetul Ilfov* (teză de doctorat), București: ASE.
4. Primăria Sector 3 – București - <http://www.primarie3.ro/utile/strategia-de-dezvoltare-a-sectorului-3/>
5. Institutul Național de Statistică - [www.insse.ro](http://www.insse.ro)