



CENTURA BUCURESTI



Simona Georgescu | 24/05/2018

AGENDA

- 01.** **IN GENERAL, DESPRE DRUMURILE DE CENTURA**
Rolul drumurilor de centura, etape de dezvoltare, constrangeri
- 02.** **CENTURA BUCURESTI, O PROVOCARE**
Situatia actuala, demersuri, dificultati
- 03.** **INTREBARI FARA RASPUNS**
Cum a aparut necesitatea unui nou studiu?
- 04.** **CE A FACUT EGIS**
Activitatile desfasurate in scopul furnizarii unor raspunsuri
- 05.** **RASPUNSURILE**
Rezultatele studiului strategic; comentarii si recomandari



01. IN GENERAL, DESPRE DRUMURILE DE CENTURA.

Rolul drumurilor de centura, etape de dezvoltare, constrangeri.

01.

01. IN GENERAL, DESPRE DRUMURILE DE CENTURA (1)

- Un drum de centura (ring-road) este un drum care inconjoara o localitate
- Rolul unui drum de centura este de a descongiona traficul in interiorul localitatii prin:
 - preluarea traficului de tranzit (ex: Constanta - Pitesti),
 - asigurarea legaturi intre zone periferice ale unei localitati (ex: Bucurestii Noi (NV) - Berceni (SE))
 - facilitarea intrarii in/ iesirii din localitate (ex. Constanta - Bucurestii Noi)

01. IN GENERAL, DESPRE DRUMURILE DE CENTURA (2)

- Pe masura dezvoltarii urbane, drumul de centura devine drum interior; apare necesitatea unui al doilea "inel" s.a.m.d. (ex: Londra - 4, Beijing - 6)
- Constrangerile fizice pot face dificila sau imposibila constructia unei sosele de centura complete sau, dupa caz, cresterea capacitatii de circulatie (ex: centura Stockholm este doar partial finalizata, iar o parte a centurii existente trece prin tuneluri sau pe poduri largi).
- De ce Londra are deja 4 patru centuri?
 - Printre altele, pentru ca au fost planificate de la inceputul anilor '60.
 - La fel si dezvoltarea urbana ...
- De ce Stokholm nu are inca o centura completa?
 - Printre altele, din acest motiv ..

01. IN GENERAL, DESPRE DRUMURILE DE CENTURA (3)

Centura Stokholm





02. CENTURA BUCURESTI, O PROVOCARE

Situatia actuala, demersuri, dificultati

02.

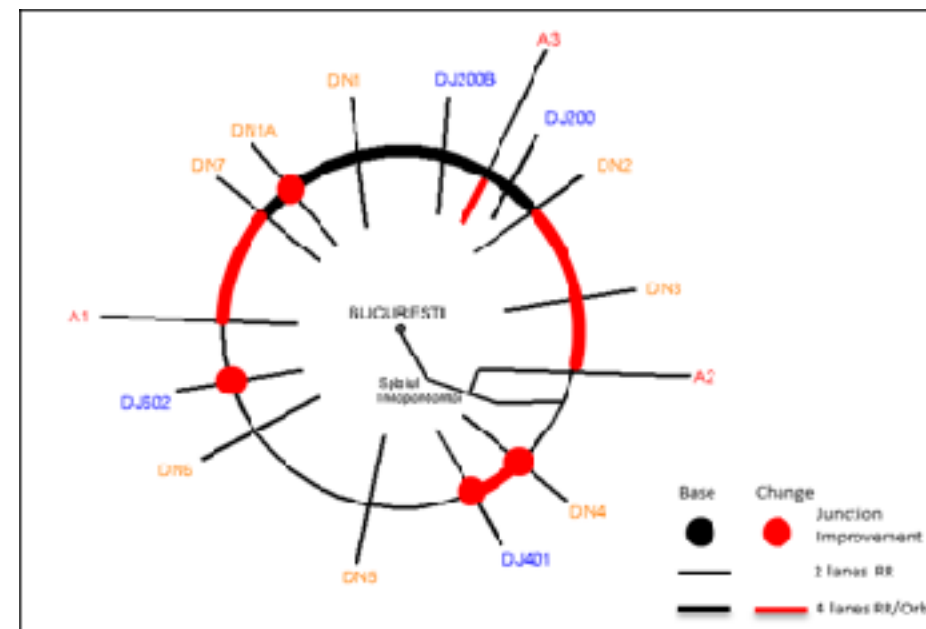
02. CENTURA BUCURESTI, O PROVOCARE (1)

- Centura existenta a fost initial construita ca un drum cu 2 benzi in anii '70, cu o lungime de 72 km construita
- Ce s-a intamplat intre timp?
 - Dezvoltarea economica net superioara a Regiunii Bucuresti - Ilfov => Locuri de munca => Cresterea populatiei => Cresterea veniturilor totale => Dezvoltarea constructiilor (comerciale si rezidentiale) si Cresterea numarului de vehicule



02. CENTURA BUCURESTI, O PROVOCARE (2)

- Ministerul Transporturilor si Compania Nationala de Administrare a Infrastructurii Rutiere
 - Studii de fezabilitate pentru a doua centura a Bucurestiului (2008) si pentru pentru largirea la 4 benzi a Centurii Sud (2008 si 2016)
 - Lucrari de largire la 4 benzi a Centurii Nord (demarate in 2001)
 - Demararea unor lucrari in punctele critice:
 - Lucrari in curs: constructia pasajului Domnesti
 - Licitatii in curs: extinderea sectorului DN4-DJ401



02. CENTURA BUCURESTI, O PROVOCARE (3)

- Probleme intampinate: Aspecte generale in constructia de drumuri
 - Lipsa unei planificari pe termen lung a investitiilor => problema care ar putea fi considerata rezolvata prin Master Planul General de Transport aprobat in 2016
 - Lipsa finantarii => Resursele limitate impun prioritizarea
 - Dificultati administrative (proceduri greoaie pentru achizitii publice, exproprierea terenului necesar, evaluarea impactului asupra mediului si adoptarea masurilor de reducere a acestuia)
- Probleme intampinate: Aspecte specifice Centurii Bucuresti
 - Extinderea centurii existente costuri financiare si sociale ridicate din cauza restrictiilor fizice existente: calea ferata, retele importante de utilitati, constructii (comerciale, industriale, rezidentiale)



03. INTREBARI FARA RASPUNS

Cum a aparut necesitatea unui nou studiu?

03.

03. INTREBARI FARA RASPUNS

- Fondurile insuficiente presupun utilizarea eficienta a acestora
- Costurile estimate in cel mai recent Studiu de Fezabilitate pentru largirea Centurii Sud depasesc 340 mil. euro
- In ciuda studiilor realizate anterior, exista inca o serie de intrebari fara raspuns:
 - De unde vin si unde se duc vehiculele care utilizeaza centura? Este un trafic intern sau de tranzit?
 - Ar fi dispuse aceste vehicule sa urmeze calea unui al doilea inel (autostrada de centura)?
 - Care este gradul actual de incarcare a fiecaruia dintre sectoarele centurii existente?
 - Care sunt punctele critice si care sunt duratele de calatorie intre diferite puncte, in special la ore de varf?
- Banca Europeana de Investitii a contractat serviciile unui Consultant (Egis) pentru a realiza studiile si analizele necesare in vederea obtinerii unor raspunsuri justificate la aceste intrebari.



04. CE A FACUT EGIS

Activitatile desfasurate in scopul furnizarii unor raspunsuri

04.

04. CE A FACUT EGIS (1)

- Studii de trafic:
 - numaratori de vehicule pe fiecare sector al centurii existente
 - anchete origine destinatie (prin mijloace proprii si cu sprijinul Politiei Rutiere)
- Modelarea traficului: dezvoltarea unui model de trafic care reflecta volumele de trafic si fluxurile actuale si care, pe baza diferitelor ipoteze privind evolutia traficului, genereaza prognoze de trafic pe un orizont de timp mediu si lung pentru fiecare sector de drum, in diferite scenarii de dezvoltare a infrastructurii
- Identificarea si analiza restrictiilor fizice existente: cale ferata, utilitati, etc.
- Identificarea si testarea diferitelor optiuni privind dezvoltarea infrastructurii:
 - Imbunatatirea traficului in intersectii;
 - Cresterea capacitatii pe Centura Sud (extinderea la 4 benzi pe diferite sectoare sau integral);
 - Descongestionarea traficului pe centura existenta prin constructia Autostrazii de Centura Nord/ Sud (diferite sectoare sau integral)



05. RASPUNSURILE

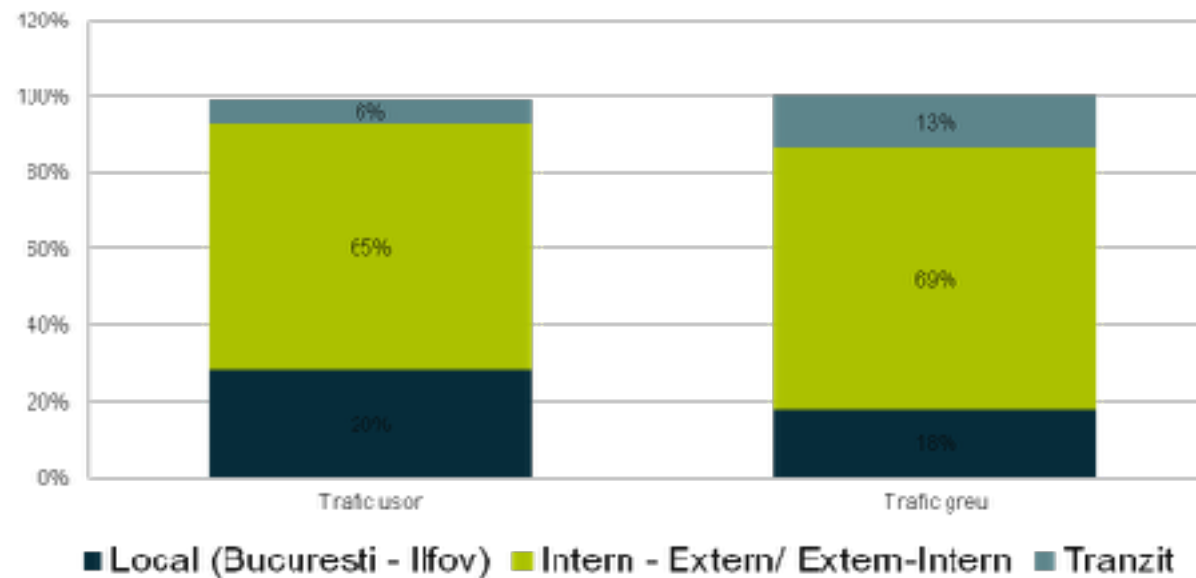
Rezultatele studiului strategic; comentarii si recomandari

05.

05. RASPUNSURILE (1)

REZULTATELE STUDIILOR DE TRAFIC

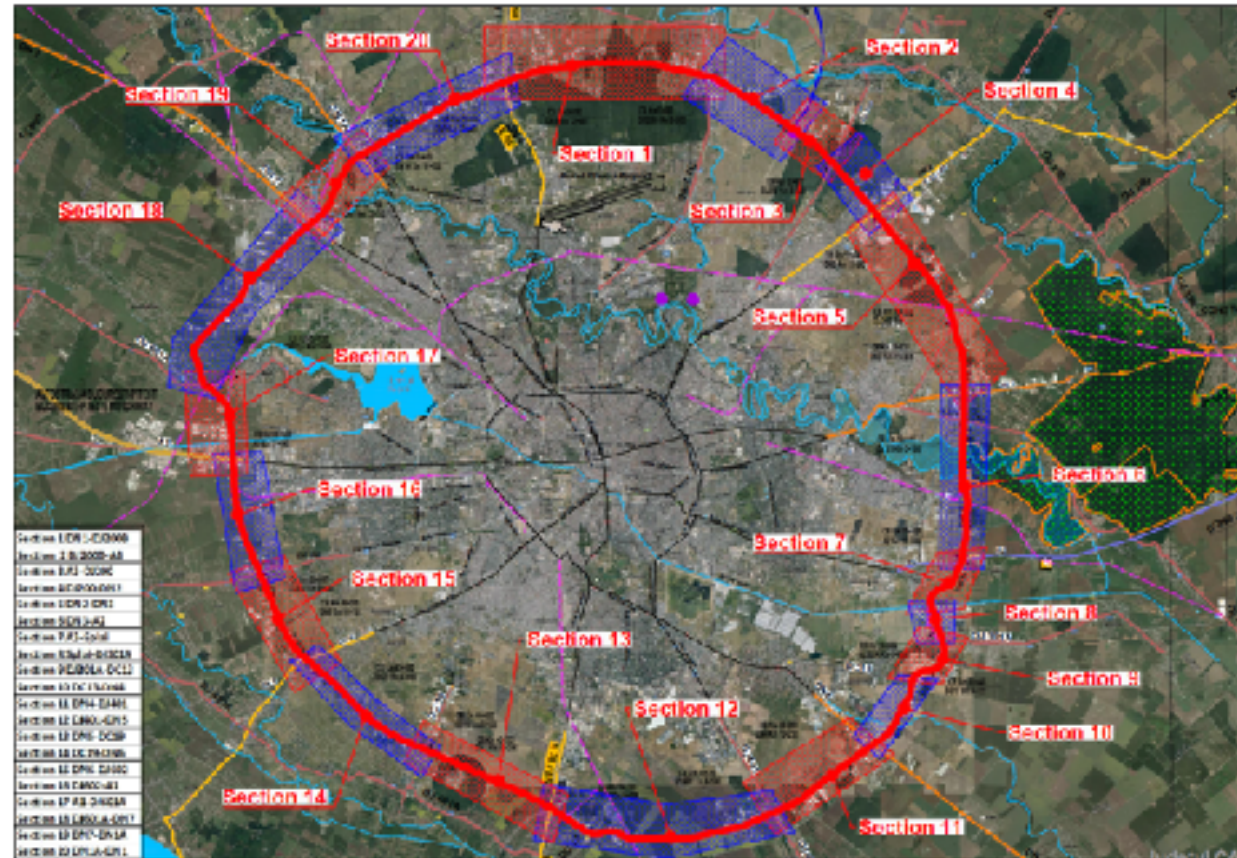
Structura traficului in functie de
Origine-Destinatie



05. RASPUNSURILE (2)

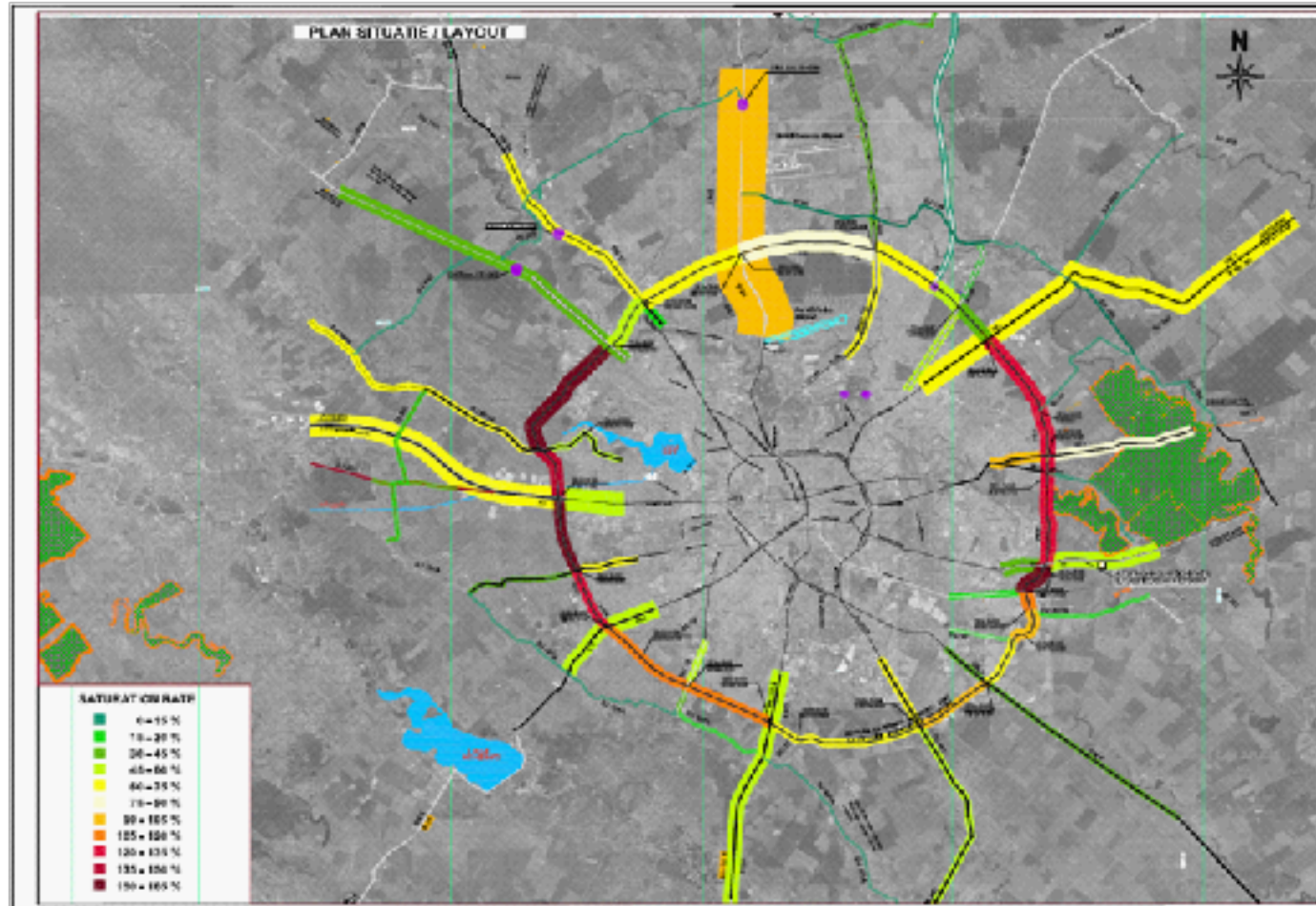
RESTRICTIILE EXISTENTE

- Arii protejate (Padurea Cernica)
- Locuinte
- Utilitati
- Calea ferata si alte categorii de infrastructura



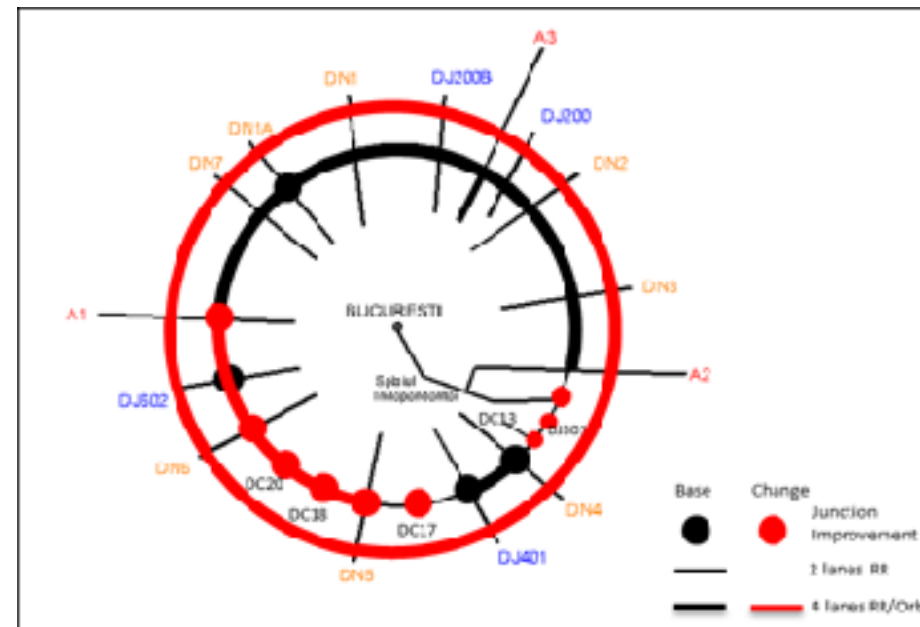
05. RASPUNSURILE (3)

GRADUL DE SATURARE A RETELEI EXISTENTE



05. RASPUNSURILE (4)

- 16 optiuni analizate
- Scenariul maxim:
 - Largirea la 4 benzi a intregii centuri existente, inclusiv implementarea solutiilor de descongestionare a intersectiilor (pasaje denivelate, devierea traficului de stanga, etc.)
 - Constructia autostrazii de centura
- **Scenariul recomandat:**
 - Fata de scenariul maxim, acest scenariu nu include largirea integrala la 4 benzi a sectorului de centura cuprins intre DN5 si A2 (sud-est), ci doar a sectorului DN4 - DJ401 si implementarea unor solutii pentru toate intersectiile.



05. RASPUNSURILE (5)

COMENTARIU

- In opinia multora, "ceea ce era de demonstrat, a fost demonstrat". De ce a mai fost nevoie de acest studiu?
- Pentru ca banii publici (bunul NOSTRU comun) ar trebui utilizati pentru beneficiul majoritatii. Este posibil ca cei ale caror locuinte vor fi demolate, sa considere ca studiul nu a fost bine facut si ca nu este necesara nicio extindere a centurii si nicio autostrada suplimentara.
- Cea mai marte parte insa, considera evidenta necesitatea cresterii capacitatii Centurii Bucuresti, fie prin extinderea centurii existente, fie prin constructia autostrazii, fie prin ambele masuri

05. RASPUNSURILE (6)

RECOMANDARI SUPLIMENTARE ALE STUDIULUI

- Printre altele,
 - **comunicarea si colaborea autoritatilor centrale si locale in scopul armonizarii planurilor de dezvoltare si a investitiilor**
 - **in particular, in cazul Regiunii Bucuresti-Ilfov, avand in vedere ca traficul este preponderent local, se impune colaborarea pentru dezvoltarea unei retele integrate de transport la nivelul regiunii, atat pentru transportul individual, cat si pentru transportul public de calatori.**



VA MULTUMIM!

Simona Georgescu – simona.georgescu@egis-romania.com
Emil Georgescu – emil.georgescu@egis-romania.com