

Raportul referitor la Starea Bucureștiului: Lucrări de intervenție la nivel stradal

Lucrarile de interventie aflate in executie sau in imediata perspectiva de realizare (avand in vedere o prioritizare in functie de situatia reala din teren), au ca obiective principale:

A. Inelul central.

B. Inelul principal, respectiv sistemul strazilor Iancu de Hunedoara, Stefan cel Mare, Mihai Bravu, Calea Vacaresti, sos. Titulescu, a fost continuat cu podul Basarab, spre sud-vest, prin intermediul bd. Vasile Milea si va fi continuat cu:

→ nod rutier Razoare

→ nod rutier Piata Sudului

C. Inelul median care va fi intregit cu:

→ inchiderea inelului median pe arcul nordic – modulele 2, 3 si 4, intre str. Gherghitei – intrare A3 si bd. Aviatiei – str. Barbu Vacarescu

→ nod rutier Ciurel – Virtutii – Splaiul Independentei

→ pasajul suprateran bd. Nicolae Grigorescu – Splai Dudescu si strapungere bd. N. Grigorescu – Splai Dudescu

→ pasaj suprateran peste calea ferata (Heliade intre vii – sos. Pantelimon)

A. Realizarea de lucrari si artere rutiere tangente la nucleul central al orasului ca:

→ bulevardul Uranus – Buzesti – strapungere Buzesti – Berzei – Vasile Parvan

→ Piata Romana – pasaj pietonal subteran si fluentizarea circulatiei rutiere in intersectie

B. Realizarea de lucrari care sa duca la fluentizarea legaturilor intre reseaua stradala municipala si cea din zona metropolitana prin

- pasaj rutier suprateran Prelungirea Ghencea - Domnesti
- pasaj rutier suprateran Catelu:

C. Efectuarea de strazi noi si intersectii reorganizate, inclusiv pasaje rutiere denivelate subterane sau supraterane:

→ artera de strapungere str. d-na Ghica – bd. Chisinau + pasaj suprateran peste calea ferata (str. Heliade dintre Vii – sos. Pantelimon);

- nod rutier Charles de Gaulle;
- pasaj rutier bd. Ferdinand / sos. Mihai Bravu;
- pasaj rutier Piata Iancului;
- pasaj rutier inferior si pasaj pietonal piata Presei Libere;
- pasaj rutier bd. Sincai – str. Nerva Traian;

D. Dezvoltarea sistemului public de parcaje, supraterane, subterane si on street. Imbunatatirea circulatiei pietonale (deblocarea trotuarelor ocupate de parcaje; organizarea traseelor pentru pistele de biciclisti; reamenajarea spatiilor verzi din ampriza strazilor si a imprejurimilor imobilelor; imbunatatirea iluminatului public;

Scopurile principale ale acestor lucrari sunt:

1. decongestionarea traficului in zona centrala a orasului;
2. imbunatatirea circulatiei locale intre diverse cartiere si sectoare ale Bucurestiului;
3. Realizarea unei bune conexiuni intre reseaua stradala municipala, linia de centura si localitatile din zona de influenta a orasului.

Concret, proiectele propuse in diverse zone sunt:

- A. IN ZONA DE EST a Bucurestiului, corelat cu conexiunile cu Centrul, cu Nordul si Sudul Bucurestiului si zona perimetrala a orasului, avem in vedere lucrari mari de modernizare a infrastructurii.

Principalii beneficiari sunt peste 600.000 de locuitori din marile cartiere - din sectorul 4 (ex. cartierul Oltenitei), sectorul 3 (cartierele Titan/Balta Alba, T. Pallady), sectorul 2 (Basarabiei, Pantelimon, Doamna Ghica si Colentina) - acestia avand acces si rapid spre aeroportul Otopeni, DN1, spre Ploiesti, Valea Prahovei si viitoarea autostrada A3, Bucuresti-Brasov si spre autostrada Soarelui, A2.

A1. Strapungere bd Nicolae Grigorescu – Splai Dudescu cu prelungirea Splai Dudescu – Vitan Barzesti (spre Oltenitei)

Este un proiect de mare anvergura, fiind cel mai important segment al inelului median. Speram sa-l incheiem in 2015.

- Creeaza o alternativa de circulatie, decomprimand inelul format de sos. Mihai Bravu – Stefan cel Mare, dar si circulatia din centrul orasului prin redistribuirea fluxului de trafic.
- Elimina blocajele de circulatie de pe Splaiul Independentei si rezolva traficul atat in sensul dinspre Centru, cat si cel spre A2 (autostrada Soarelui - Constanta).

A2. Pasaj subteran Chisinau- Pantelimon(zona Delfinului)

- Asigura continuitatea inelului, rezolvand conflictul de intersectie din zona Chisinau-Pantelimon si fluidizarea directa spre pasajul suprateran recent dat in folosinta, Doamna Ghica-Bd. Chisinau.
- Lucrarea incepe in semestrul II al anului 2013 - cu finalizare trim. IV – 2014.

A3. Artera de strapungere str. D-na Ghica – Bd. Chisinau + pasaj suprateran peste calea ferata (str. Heliade dintre vii – sos. Pantelimon), lucrare data in folosinta in decembrie 2012.

- Rezolva un blocaj functional de circulatie, intre cartierele Balta Alba – Pantelimon si Colentina – d-na Ghica – sos. Petricani, facand parte din completarea inelului median de circulatie, fiind o alternativa de circulatie de pe inelul format de sos. Mihai Bravu – Stefan cel Mare

A4. Pasaj suprateran Colentina-Doamna -Ghica

- Rezolva marele conflict de circulatie din intersectia sos. Colentina – Doamna Ghica, printr-un pasaj suprateran care traverseaza soseaua Colentina,
- Asigura fluenta circulatiei dinspre Centru spre Piata Obor, spre cartierul Fundeni si iesirea din Bucuresti, spre reseaua rutiera de Nord, Nord-Est (Moldova).
- Intregeste arcul estic al inelului median, cu asigurarea traficului spre zona de nord a Bucurestiului (aeroport Otopeni, DN1 – A3)

Lucrarea este in faza de proiectare, speram debutul investitiei sa fie in trimestrul II al anului 2014, cu finalizare trim. IV – 2015.

A5. Pasaj subteran Piata Sudului: lucrare care trebuie sa inceapa in septembrie 2013.

Se va fluidiza traficul in toate directiile din cartierul Berceni, sectorul 4 si corelatiile pe care aceasta zona le are cu restul orasului, atat spre zona Mihai Bravu, zona de est si nord a orasului, cat si cu zona de sud.

Nota bene: este de remarcat ca aceasta lucrare se va realiza majoritar cu fonduri europene, in valoare de cca 30 de milioane de euro.

Termen de finalizare – trim II – 2015

A6. Pasajul suprateran Mihai Bravu – Splaiul Unirii

Lucrarea a fost oprita, va fi relucrata in urmatoarele doua saptamani, astfel incat sa poata fi reluata in luna mai.

Tinta de finalizare: sfarsitul anului 2014.

- Necesitatea realizarii pasajului a derivat din circulatia din ce in ce mai dificila, cu blocaje frecvente, in aceasta zona, fiind realizat pe directia inelului principal de

circulatie

- Rezolva subtraversarea a doua puncte esentiale – Splaiul Unirii si Dambovita pe de-o parte, iar pe de cealalta parte, intersectia Mihai Bravu cu Calea Vacaresti, realizand continuitatea traficului, in corelare cu viitorul pasajul subteran de la Piata Sudului.

A7. Pasajul Muncii

Este situat intr-o importanta intersectie (bd Mihai Bravu, bd Basarabia si Calea Calarasilor) care face parte din inelul principal colector si distribuitor al sistemului de circulatie.

Face parte din programul de reabilitare si modernizare a vechilor pasaje subterane finalizate in mandatul anterior (pasajul Obor, Unirii, Marasesti si Lujerului)

TERMEN DE FINALIZARE – trim IV 2013

In zona de Est a orasului, in afara de lucrarile prezentate pana acum, care intregesc inelele, sunt in executie si lucrari pe arterele radiale, importante pentru buna circulatie in cartiere respective si ma refer la:

A8.Reabilitarea sistemului rutier si linie de tramvai – Bd. L. Rebreanu

Bulevardul Liviu Rebreanu face legatura intre B-dul Camil Ressu, Nicolae Grigorescu si 1 Decembrie 1918, fiind unul dintre bulevardele importante ale Municipiului Bucuresti.

Reabilitarea arterei va duce la imbunatatirea conditiilor de circulatie, inclusiv pentru mijloacele de transport in comun, prin marirea vitezei de deplasare a acestora, cresterea fluentei traficului si a gradului de siguranta pentru soferi, pietoni si biciclisti;

Stadiu lucrari: Se lucreaza la primul tronson, (la linia de tramvai, carosabil si trotuare), acesta fiind realizat in proportie de 60 la suta.

Termen de finalizare – trim IV 2013

A9. Reabilitare sistem rutier si linie de tramvai sos. Iancului – sos Pantelimon (se afla intre sos. Mihai Bravu si limita administrativa a Bucurestiului).

Avantaje:

Imbunatatirea si fluidizarea circulatiei pe o artera radiala a orasului, cu trafic foarte mare, localizata intr-o zona de cartiere cu multe cvartale de locuinte si zone industriale

TERMEN DE FINALIZARE – trim IV 2015

B. IN ZONA DE NORD

Conectata la intreaga retea de artere principale a Bucurestiului, zona de nord este importanta si prin faptul ca face legatura cu restul teritoriului tarii, in principal prin DN1 si viitoarea autostrada Bucuresti-Brasov, dar si cu principala poarta aeriana a tarii, Aeroportul Otopeni, aflat si el intr-un proces de dezvoltare a capacitatii.

In afara de imbunatatirea circulatiei in zona de Nord a orasului, este important sa pregatim orasul pentru absorbtia traficului de pe autostrada A3, in momentul in care acesta va fi finalizat.

Avem in vedere urmatoarele:

B10. Prelungire Fabrica de Glucoza - intersectie Gherghitei si strada Gherghitei

Largirea tramei stradale la 4 benzi de circulatie, prelungirea strazii Fabrica de Glucoza pana la intersectia Gherghitei, acolo unde va intra in oras autostrada A3; Aici se va configura o noua intersectie extrem de importanta, in care fluxul de masini, prin prelungirea strazii Fabrica de Glucoza, va accesa zonele de Nord, Centru si Vest a orasului, iar prin strada Gherghitei (deja partial executata) zona de Est a orasului.

TERMEN DE FINALIZARE estimat – finalul anului 2015

B11. Reabilitare sistem rutier si linie de tramvai pe b-dul. Aerogarii. Lucrarea este realizata 85%, iar termenul de finalizare este trim I – 2014.

B-dul. Aerogarii reprezinta o legatura importanta intre zona de nord a orasului (intrarea de pe DN1) si inelul principal de circulatie, respectiv bulevardele Pipera, Barbu Vacarescu si Sos Stefan cel Mare.

Nota bene: De remarcat ca, pentru finalizarea acestei lucrari, a fost necesara o interventie de urgenta, prin realizarea consolidarii podului Baneasa (peste calea ferata Bucuresti-Constanta). In urma unei expertize, s-a constatat starea avansata de degradare a structurii de rezistenta. Practic, exista un risc major si aproape iminent de prabusire a acestui pod peste calea ferata.

De asemenea, este important de semnalat faptul ca, o particularitate a proiectului este realizarea unei parcuri supraetajate, in sistem park & ride, inclusa intr-un terminal multinodal, cu 204 locuri a carei executie va incepe in perioada imediat urmatoare.

C. ZONA CENTRALA NORD-SUD

In inlantuirea logicii planului de dezvoltare a infrastructurii Bucurestiului, pe care v-am prezentat-o pana acum, intram dinspre zona de nord a Capitalei, spre centrul orasului, si avem in vedere:

C12. Pasajul subteran Piata Presei Libere

Demararea lucrarilor la Pasajul subteran Piata Presei Libere s-a impus odata cu finalizarea pasajului denivelat subteran de pe DN 1 – intersectie cu bulevardul Aerogarii, moment in care traficul de la intrarea in oras s-a mutat in intersectia din Piata Presei Libere.

Astfel, zona a devenit principalul nod de circulatie care impune probleme de trafic, situat la intarea de nord a Municipiului Bucuresti;

Pasajul va fi amplasat la intersectia a patru artere cu trafic ridicat, sos Bucuresti-Ploiesti, sos. Kisselef, b-dul Marasti, b-dul Poligrafiei; Aceasta intersectie este traversata de volume mari de trafic (aprox. 12.000 vehicule pe ora) si inregistreaza o circulatie greoaie, cu numeroase abuteiaje ;

TERMEN DE FINALIZARE

Au fost finalizate serviciile de proiectare, inceperea efectiva a lucrarilor este planificata in cca 45 de zile, iar termenul de finalizare este de 9 luni de la demararea lucrarilor

C13. Pasajul pietonal Piata Romana

Piata Romana este una dintre zonele si intersectiile cele mai aglomerate din punct de vedere al circulatiei rutiere si pietonale fiind si un punct nodal pentru multe mijloace de transport public.

Prin construirea pasajului pietonal se are in vedere realizarea unei lucrari similare cu Pasajul pietonal din Piata Universitatii, care va asigura subtraversarea pietonala a intersectiei, concomitent cu realizarea unei conexiuni multimodale pentru mijloacele de transport in comun: metrou, autobuz, troleibuz, taxi.

Prin realizarea acestei lucrari, se estimeaza ca fluxul de circulatie pe artera principala Lascar Catargiu, b-dul Magheru creste in fluiditate prin scaderea timpilor la semaforizare cu cca 30%. Acelasi efect va fi si pe circulatia dinspre Mihai Eminescu-Dacia-Dorobanti.

TERMEN DE FINALIZARE – lucrarea va incepe in trim IV 2013, cu finalizare in 18 luni.

C14. Calea Victoriei

Avand o permanenta preocupare pentru imbunatatirea calitatii spatiului public al orasului, si renasterea zonei de promenada traditionala (ce a reprezentat un simbol si un punct de atractie al Bucurestiului) finalizarea indeosebi a lucrarii Buzesti-Berzei (de pe diametrala Nord-Sud, pe care o voi prezenta in continuare) si rezolvarea conflictului de trafic din intersectia Piata

Romana, ne permit interventii de largire si modernizare a trotuarelor de pe Calea Victoriei, prin renuntarea la un sens de circulatie.

Acest lucru este datorat redistribuirii traficului (cam o treime pe fiecare artera) dintre cele trei artere (Buzesti-Berzei – artera noua; Lascar Catargiu-Magheru; Calea Victoriei).

TERMEN FINALIZARE: lucrarile vor incepe in trim III – 2013, cu finalizare in prima jumatate a anului viitor.

C15. Diametrala Nord – Sud - Strapungere Buzesti-Berzei-Vasile Parvan (etapa I) continuata cu etapele II si III

Va fi un nou bulevard, adevarata coloana vertebrala a circulatiei din Centrul Bucurestiului, ce va functiona ca alternativa pentru Calea Victoriei si ruta b-dul Lascar Catargiu, (fosta Ana Ipatescu), b-dul Magheru si b-dul Dimitrie Cantemir, fiind considerata ca o reala, noua facilitate a sistemului de circulatie din Bucuresti.

Permite traversarea Bucurestiului de la nord la sud, pe traseul P-ta Victoriei – P-ta Cosbuc, intr-un timp cat mai scurt, de cca 15-20 min, obtinandu-se o axa noua, neintrerupta, de circulatie, pe aceasta directie.

Decongestioneaza, redistribuie si fluidifica traficul in toata zona centrala, atat pe arterele principale, cat si pe arterele secundare colaterale. In principal, zonele Gara de Nord, Piata Victoriei, p-ta Virgiliu, str. Dinicu Golescu, str. Stirbei Voda, str. Vasile Parvan, Hasdeu, Uranus, zona Parlamentului, strada 13 septembrie – arealul hotelului Marriott.

Acest proiect se realizeaza in trei etape:

- Prima etapa: P-ta Victoriei – Vasile Parvan
- A doua etapa: Vasile Parvan – intersectia Calea Rahovei cu b-dul Tudor Vladimirescu
Nota Bene: Aceasta etapa va contine un tunel subteran, sub Dealul Parlamentului, intre cladirea Parlamentului si viitoarea catedrala a Mantuirii Neamului; tunelul va incepe din str. Izvor cu iesire pe str. Uranus, imediat dupa subtraversarea b-dului 13 Septembrie.
- A treia etapa: intre intersectia Calea Rahovei cu Tudor Vladimirescu si Gara Progresul

TERMEN DE FINALIZARE

Etapa I – Buzesti Berzei – luna iulie 2013

Etapa II – Vasile Parvan – Rahovei – T.Vladimirescu – trim I 2016

Etapa III - Calea Rahovei - Gara Progresul –2017

D. ZONA DE VEST A BUCURESTIULUI

In aceasta zona, interventiile principale pentru imbunatatirea structurii stradale si a circulatiei se axeaza, in principal, pe arterele radiale si pe intersectiile cu conflict major de circulatie si, desigur, pentru completarea inelelor (ex. str. Brasov si nod Razoare).

Si ma refer la:

D16. Pasaj subteran nod intersectii Razoare + Leului

- Realizeaza o decongestionare si o deblocare a circulatiei dinspre Drumul Taberei spre Centru si a circulatiei de pe sos. Panduri (zona Marriott, Academia Militara, Cotroceni) realizand continuarea si preluarea traficului de pe pasajul Basarab.
- Lucrarea este asociata cu lucrarile metroului din aceasta zona. Va exista si un important nod intermodal.
- Avem intentia sa realizam un pasaj subteran pe sub doua intersectii cu mare conflict de trafic, respectiv intersectiile din zonele Leul si Razoare, realizand continuitatea si imbunatatirea traficului pe inelul median, cu mare impact in intreg arealul.

TERMEN DE FINALIZARE: trim IV – 2015

D17. Penetratia Splaiul Independentei – Ciurel – autostrada Bucuresti-Pitesti (A1), urmatorul mare obiectiv de infrastructura al Bucurestiului.

- Odata realizata va deveni o adevarata magistrala de vest a Bucurestiului.
- Permite accesul direct spre centrul Capitalei si zona de nord a Bucurestiului, prin pasajul Basarab, astfel incat o parte din fluxul de circulatie nu mai trebuie sa traverseze zona de centru a Bucurestiului.
- Decongestioneaza si redistribuie traficul de pe b-dul Iuliu Maniu, fiind o alternativa de circulatie pentru acesta. Precizez ca Iuliu Maniu preia in prezent 80% din traficul provenit sau de acces a autostrazii A1, la care se adauga si traficul local foarte intens, cauzat de aglomerarea urbana din zona.

TERMEN FINALIZARE – lucrarea a demarat in zona nodului Virtutii, pe care avem in vedere sa-l finalizam in trim.IV – 2014.

D18. Bulevardul Liniei

- Un bulevard realizat pe actualul amplasament al liniei ferate, ar avea un impact major asupra intregului trafic din aceasta zona, prin:
 - Asigurarea accesului direct din A1 – centura Bucurestiului spre zona Cotroceni, zona Centrala, fiind alternativa de circulatie atat pentru traficul de pe Iuliu Maniu (Militari) cat si pentru cel din b-dul Timisoara.
 - Al doilea mare avantaj al acestui nou posibil bulevard este realizarea legaturii directe intre cele doua mari cartiere ale sectorului 6 – Militari – Drumul Taberei, legatura actualmente fracturata de prezenta liniei ferate si care obliga la obositoare rute ocolitoare, facute prin zona de Vest, prin cele doua capete: Valea Cascadelor si Pasajul Lujerului.
 - Un alt avantaj ar fi ca valoarea expropriierilor este foarte mica, fiind facuta pe zona terasamentului actualei cai ferate.

TERMEN DE FINALIZARE – sfarsitul anului 2016

D19. Penetratie B-dul. Timisoara

- Artera reprezinta o conexiune cu un alt bulevard de legatura, respectiv Prelungirea Ghencea, dar si o alternativa de sud a b-dului Iuliu Maniu (Militari), pentru accesul pe autostrada A1-Bucuresti-Pitesti si legatura cu centura Bucurestiului, redistribuind astfel traficul imens aferent acestei intrari in Capitala.

TERMEN DE FINALIZARE – trim III – 2015

D20. Prelungirea Ghencea – Domnesti

- Imbunatateste sistemul de circulatie in zona Drumul Taberei – cartierul Ghencea si conexiunea lui cu centura Bucurestiului si localitatea Domnesti, limitrofa Bucurestiului, cu o dezvoltare imobiliara consistenta in ultimii ani.

TERMEN DE FINALIZARE – semestrul I - 2016

D21. Strada Brasovului

- Intregeste circulatia pe inelul median, facand conexiunea intre cartierul Drumul Taberei si Ghencea, cu arcul de Sud si Est al inelului median.

TERMEN DE FINALIZARE – sem II - 2016

D22. Metrou Drumul Taberei – Opera

Desi nu ne apartine, lucrarea metroului este extrem de importanta pentru mobilitatea populatiei din sectorul 6 si dorim, cu eforturi comune cu Ministerul Transporturilor, sa o finalizam macar pe tronsonul Drumul Taberei – Opera, segment care face parte din magistrala M5 (Drumul Taberei – Universitate - Pantelimon)

