

## REȚEAUA DE CĂI DE COMUNICAȚIE ȘI TRANSPORT. ACCESIBILITATE. CONECTIVITATE TEN-T

### Poziția regiunii București față de principalele coridoare, axe și poli de dezvoltare europeni și naționali precum și determinarea gradului de accesibilitate

Din punct de vedere al poziționării naționale, între Municipiului București (regiunea București Ilfov) și cei 7 poli de creștere plus cei 13 poli de dezvoltare dezvoltare urbana din România există cai de acces rutiere și feroviare. Poli de creștere Ploiești (Regiunea Sud-Muntenia), și Constanța (regiunea Sud-Est) precum și polul de dezvoltare Pitești (regiunea Sud-Muntenia) sunt cei mai apropiați de municipiul București, între acestea existând cai directe de transport rutiere și feroviare.

În regiunea București Ilfov se înregistrează cea mai mare densitate de drumuri publice și cai ferate raportate la 100 km<sup>2</sup> teritoriu dintre toate regiunile de dezvoltare ale țării, mult peste media națională. Această situație particulară creează premiza unei bune accesibilități a populației din regiune la servicii de bază (sanatate, socială, educație, etc). De asemenea se constată un grad ridicat de accesibilitate a regiunii București Ilfov față de principalele capitale europene datorită poziționării municipiului București de-a lungul a 2 coridoare ale rețelei TEN-T (rutiera și feroviara) și a 4 drumuri europene.

**Rețeaua Trans-Europeană de transport (TEN-T)** joacă un rol crucial în asigurarea libertății de mișcare a pasagerilor și bunurilor în Uniunea Europeană. Aceasta include toate modurile de transport și suportă aproximativ jumătate din traficul de pasageri și marfă. Rețeaua Trans-Europeană de Transport reprezintă un factor major pentru stimularea competitivității economice și dezvoltării durabile a Uniunii Europene care contribuie la implementarea și dezvoltarea Pieței Interne, precum și la creșterea coeziunii economice și sociale. Dezvoltarea TEN-T presupune interconectarea și interoperabilitatea rețelelor naționale de transport precum și accesul la acestea.

### Reteaua feroviara din regiunea București Ilfov. Conectivitate la rețeaua TEN-T

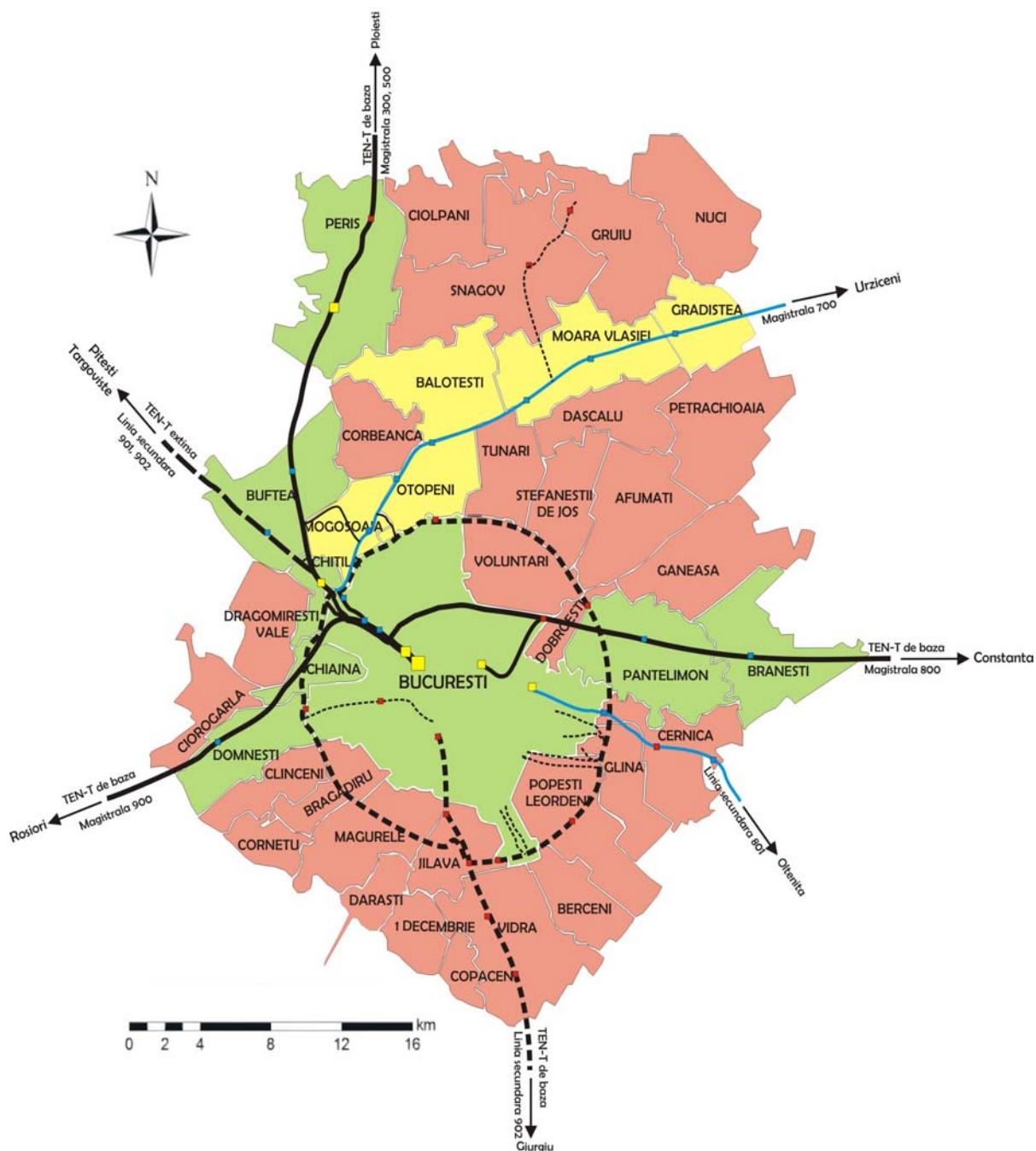
Conform clasificării naționale regiunea București Ilfov este străbatută de 6 din cele 9 magistrale feroviare principale care străbat România (300, 500, 700, 800, 900, 1000) și 4 linii feroviare secundare (801, 901, 902, 904). O parte din această rețea este considerată parte componentă a rețelei TEN-T. Dintre magistralele feroviare care străbat regiunea București Ilfov, 4 sunt considerate ca rute aparținând rețelei **TEN-T de bază (core)** (300, 800, 900, 902, 1000) și una aparținând rețelei **TEN-T extinse (comprehensive)** (901). O importantă cale ferată care aparține rețelei TEN-T de bază este inelul feroviar din jurul Bucureștiului care este însă neoperational.

La nivel intraregional, din cele 41 de unități administrativ teritoriale:

- 6 UAT sunt străbatute de cale ferată operațională aparținând rețelei TEN-T de bază (cu stații CFR operaționale),
- 2 UAT sunt străbatute de cale ferată neoperatională aparținând rețelei TEN-T de bază (cu stații CFR neoperationale)
- 6 UAT sunt străbatute de cale ferată operațională națională (cu CFR stații operaționale),
- 27 UAT nestrabatute de cale ferată

În regiunea București Ilfov există 21 de stații de cale ferată operaționale, cele mai importante fiind Gara de Nord, Basarab, Titan Sus, Obor, Basarab, noduri terminale care se află pe raza municipiului București. Celelalte stații CFR din regiune sunt stații de tranzit care deservesc atât traficul de călători cât și traficul de marfă.

## Clasificarea unitatilor administrativ teritoriale din Regiunea Bucuresti Ilfov in functie de conectivitatea la rețeaua feroviara nationala/europeana



### LEGENDA

- UAT-uri strabatute de rețeaua feroviara TEN-T operatională
- UAT-uri strabatute de rețea feroviara natională operatională
- UAT-uri nestrabatute de rețeaua feroviara natională / UAT-uri strabatute de rețea TEN-T neoperatională
- Gara prevazuta cu statii de transport in comun (public/privat)
- Gara operatională
- Gara neoperatională

- Rețea TEN-T de baza (operatională)
- Rețea TEN-T extinsa (operatională)
- Rețea TEN-T de baza (neoperatională)
- Rețea feroviara natională (operatională)
- Rețea feroviara natională (neoperatională)

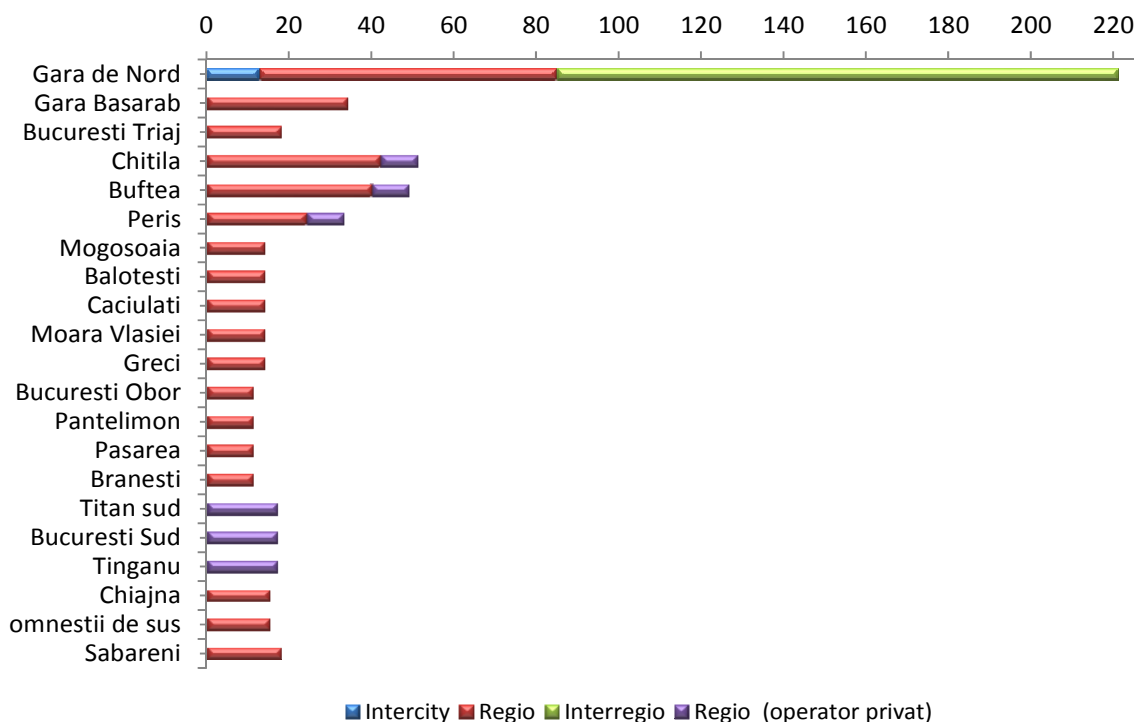
Sursa: ADRBI, prelucrare dupa <http://www.infofer.ro/Trs.asp>, <http://statiicfr.cfrcalatori.ro/vizualizarestatiicf/>

**Bucuresti Nord** este cea mai mare stație feroviară a României, situată în municipiul București. Din această gară pleacă și sosesc zilnic cca 220 de trenuri (numărul acesta este mai mare iarna și vara când se pun în circulație trenuri suplimentare spre litoral și Valea Prahovei). Gara servește trenurilor Căilor Ferate Române și celor ale companiilor feroviare internaționale. București Nord este capătul liniei și are un număr de opt peroane și paisprezece linii. Din Gara de Nord se poate ajunge direct la Aeroportul Internațional Henri Coandă, cu trenul operat de compania CFR Călători. Gara este deservită de diverse rute de autobuze, troleibuze, tramvaie, o linie Expres (780) care face legătura cu aeroportul internațional Henri Coandă și de o stație de metrou, aflată pe magistralele M1 și M4.

**Gara Basarab** este atât gara terminală cât și gara de tranzit. Ea este servită direct de Metroul din București, prin stația Basarab (Linia M1 și Linia M4). De asemenea, Gara Basarab are legătură cu terminalul multi-modal Pasaj Basarab fiind deservită și de liniile de tramvai 1 și 35, de troleibuzele 65, 86 și 97 și de autobuzele 105, 123, 133, 162, 178, 282 și 780.

**Gara Obor** este servită direct de liniile de troleibuz nr 69 și 85 aparținând RATB, precum și de imediată apropiere a liniei de Metrou M1 Stațiile Piața Iancului sau Obor. Din această gară pleacă și sosesc zilnic către și dinspre Fetești 11 trenuri Regio CFR. (sursa: [www.ratb.ro](http://www.ratb.ro), [www.infofer.ro](http://www.infofer.ro) )

**Plecări și sosiri de trenuri în localitățile din Regiunea București-Ilfov pe categorii de trenuri și tipuri de operatori feroviari**



Sursa: prelucrare după <http://statiicfr.cfrcalatori.ro/vizualizarestatiicf/>, [www.infofer.ro](http://www.infofer.ro)

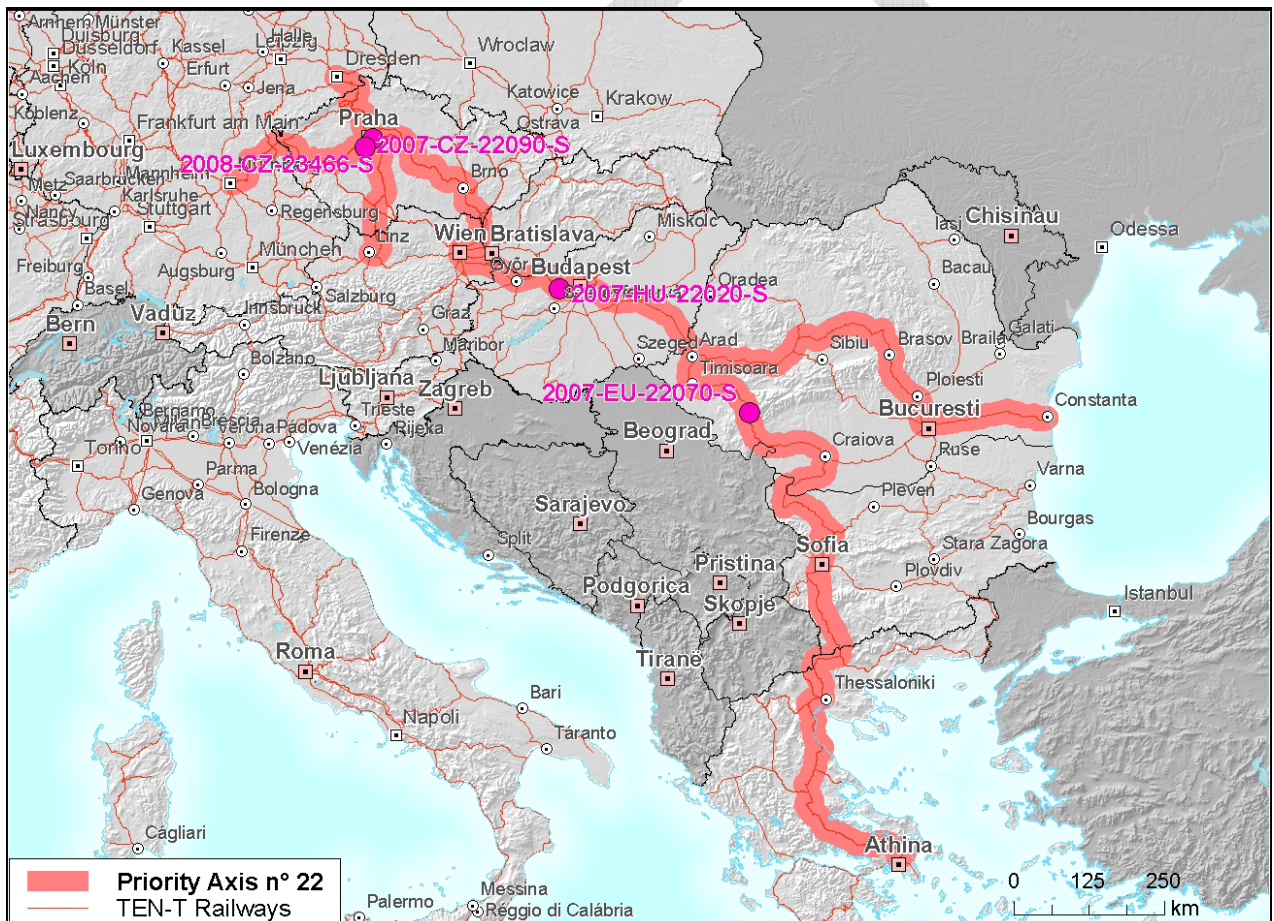
În **judetul Ilfov** cele mai importante stații de cale ferată sunt cele din comunele Chitila, Buftea și Peris, toate aflându-se pe ruta București–Ploiești, aparținând rețelei TEN-T de bază. În aceste gări de tranzit opresc zilnic 24-42 trenuri Regio CFR și 9 trenuri Regio aparținând operatorilor privați. Doar în stațiile CFR din comunele Chitila și Peris există stații de transport în comun la ieșirea din gară și operatori de transport privați care să preia fluxul de călători

Se constata astfel ca cca o treime din unitatile administrativ teritoriale din regiunea Bucuresti Ilfov sunt conectate prin statii CFR la reseaua de cai ferate nationale (din care 7 UAT-uri la reseaua TEN-T de baza). Orasele Chitila, Buftea, Pantelimon si comunele Chiajna, Peris, Domnesti, Branesti prezinta o conectivitate primara la feroviara reseaua TEN-T de baza si extinsa.

Conectivitatea secundara este asigurata de Magistrala CFR 700 care strabate localitatile Mogosoia, Otopeni, Balotesti, Moara Vlasiei, Gradistea si care se leaga de reseaua TEN-T de baza in statiile Basarab si Gara de Nord din municipiul Bucuresti. Municipiul Bucuresti prezinta conectivitate principala la reseaua feroviara TEN-T de baza si extinsa.

La nivelul Comisiei Europene (TEN-T EA) s-a stabilit ca **prioritate**, dezvoltarea urmatoarei axe TEN-T feroviara care priveste Romania si regiunea Bucuresti Ilfov:

- PP 22. **Axa feroviara** Athina-Sofia -Budapest-Wien- Dresden/Timisoara –Bucuresti - Constanta



### Reteaua rutiera din regiunea Bucuresti Ilfov. Conectivitate la reseaua TEN-T

Regiunea Bucuresti-Ilfov este strabatuta de cea mai densa retea de drumuri publice, strazi orasenesti si comunale dintre toate regiunile Romaniei, situatie care se datoreaza unor factori cumulativi: suprafata mica a regiunii, gradul mare de urbanizare a regiunii datorat municipiului Bucuresti, numarul mare de drumuri publice care au ca punct de plecare municipiul Bucuresti.

Dinspre Municipiul Bucuresti se indreapta radial catre celelalte regiuni de dezvoltare ale Romaniei o retea de drumuri publice formata din 3 autostrazi, 8 drumuri nationale si 1 drum judetean (DJ 401).

	Denumire drum (national, european, TEN-T)		Lungime (km) in Bucuresti	Lungime(km) in jud. Ilfov	Destinatie
<b>A 1</b>	E 81	<b>de baza</b>	10,6	10,4	Limita jud. Giurgiu
<b>A 2</b>	E 81	<b>de baza</b>	0,5	29,8	Limita jud. Calarasi
<b>A 3</b>	-	-	0	28,9 km	Limita jud. Prahova
<b>DN 1</b>	E 60	<b>de baza</b>	12	27,2	Limita jud. Prahova
<b>DN 1A</b>	-	-	12,3	9,4	Limita jud. Dambovita
<b>DN 2</b>	E60/E85	<b>extinsa</b>	7,8	18,4	Limita jud. Ialomita
<b>DN 3</b>	-	-	7,9	17	Limita jud. Calarasi
<b>DN 4</b>	-	-	7,5	12,6	Limita jud. Calarasi
<b>DN 5</b>	E70/E85	<b>de baza</b>	7,6	6,1	Limita jud. Giurgiu
<b>DN 6</b>	E70	<b>de baza</b>	8,5	12	Limita jud. Giurgiu
<b>DN 7</b>	-	-	11,2	11,2	Limita jud. Dambovita
<b>DN CB</b>	-	<b>de baza</b>	0	72	Centura Bucuresti

Sursa: PAAR Ilfov 2011, [www.isuilfov.ro](http://www.isuilfov.ro), CNADR

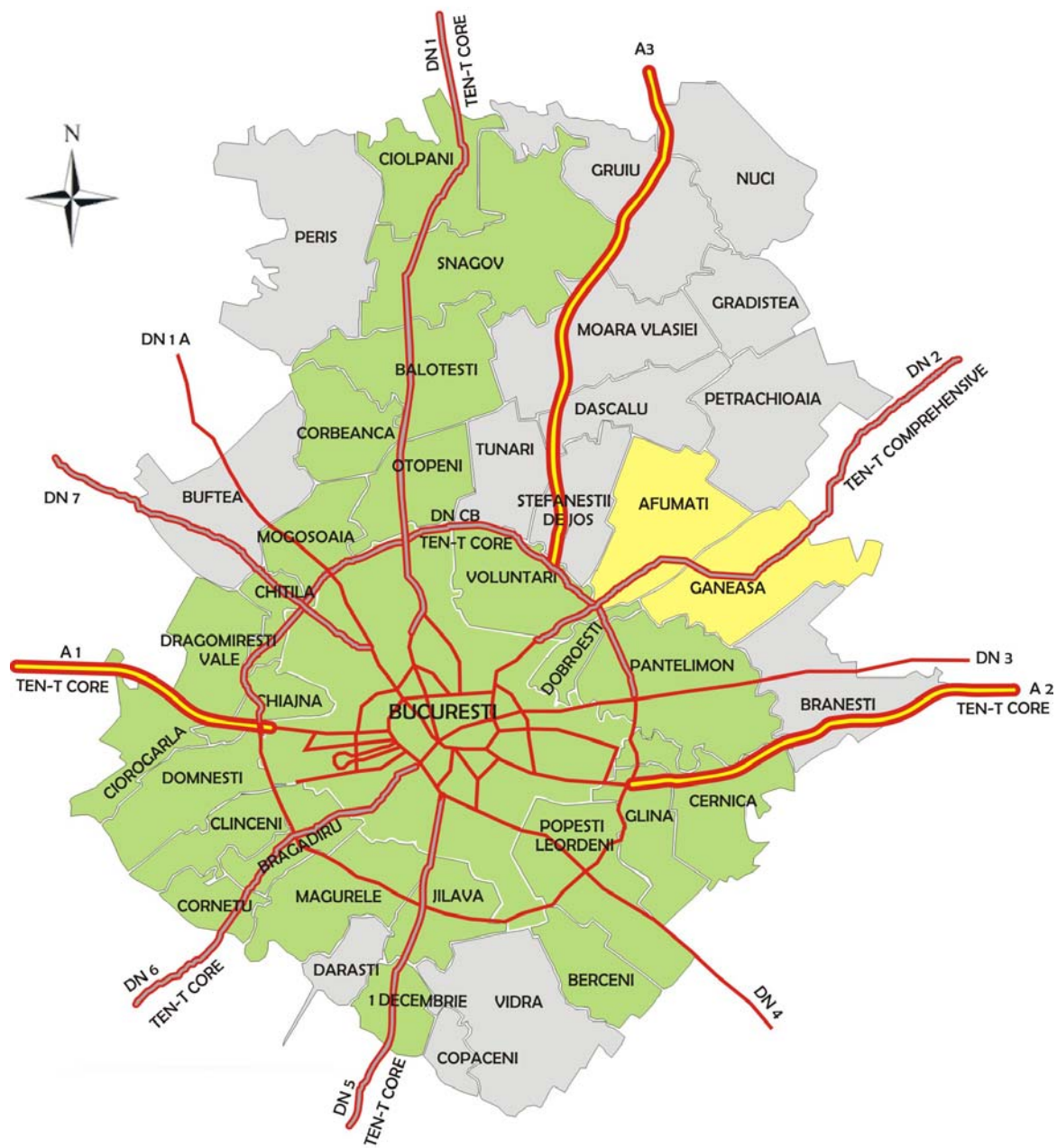
Asa cum se observa din tabelul anterior o parte din drumurile publice care strabat regiunea Bucuresti-Ilfov sunt parte componenta a retelei europene de transport TEN-T, care fac conexiunea cu celelalte regiuni ale Europei. Regiunea Bucuresti Ilfov este strabatuta de reseaua de drumuri TEN-T de baza (A1, A2, DN1, DN5 si DN 6, DN Centura Bucuresti) si TEN-T extinsa (DN2).

Din punct de vedere al accesibilitatii populatiei din regiune la reseaua de transport rutiera TEN-T de baza si extinsa, se constata ca din totalul 40 de comune si orase din judetul Ilfov 25 sunt strabatute de drumuri publice apartinand retelei TEN-T de baza si extinse, conectivitatea celorlalte 15 fiind asigurata de drumurile judetene.

Astfel, 25 de UAT-uri din judetul Ilfov (62%) sunt considerate ca detin **conectivitate primara** la reseaua rutiera TEN-T de baza si extinsa iar 15 UAT-uri din Ilfov (38%) prezinta **conectivitate secundara** la reseaua rutiera TEN-T de baza si extinsa. Municipiul Bucuresti prezinta conectivitate primara la reseaua TEN-T.

Asa cum reiese si din harta anterioara, alte 12 comune care prezinta conectivitate secundara la reseaua rutiera TEN-T, sunt conectate la TEN-T prin drumuri judetene cu distante de sub 10 km pana la cel mai apropiat punct de pe reseaua TEN-T, asigurandu-se astfel o accesibilitate ridicata. Singurele comune din judetul Ilfov care sunt situate la mai mult de 10 km fata de cel mai apropiat drum rutier TEN-T sunt Nuci si Gruiu, insa aceste au avantajul de a fi pozitionate la mai putin de 10 km de autostrada A3 prin DJ 101 .

## Clasificarea localitatilor din judetul Ilfov din punct de vedere al conectivitatii la reseaua TEN-T rutiera



### LEGENDA

- UAT strabatut de reseaua rutiera TEN-T de baza (core)
- UAT strabatut de reseaua rutiera TEN-T extinsa (copenhensive)
- UAT nestrabatut direct de reseaua TEN-T rutiera

sursa:ADRBI, [http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t\\_projects/map\\_library/overview\\_maps\\_02.htm](http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t_projects/map_library/overview_maps_02.htm)

Singurul oras din regiunea Bucuresti Ilfov care prezinta conectivitate secundara la reseaua rutiera TEN-T este Buftea, insa datorita faptului ca este situat la mai putin de 10 km distanta fata de cel mai apropiat drum TEN-T precum si faptul ca este strabatut de un drum national, accesibilitatea populatiei este crescuta.

Judetul Ilfov este strabatut de o retea de 24 de drumuri judetene care asigura conectivitatea populatiei din regiune la reseaua de drumuri nationale si la serviciile de baza. Drumurile comunale si orasenesti completeaza reseaua de drumuri din regiunea Bucuresti Ilfov.

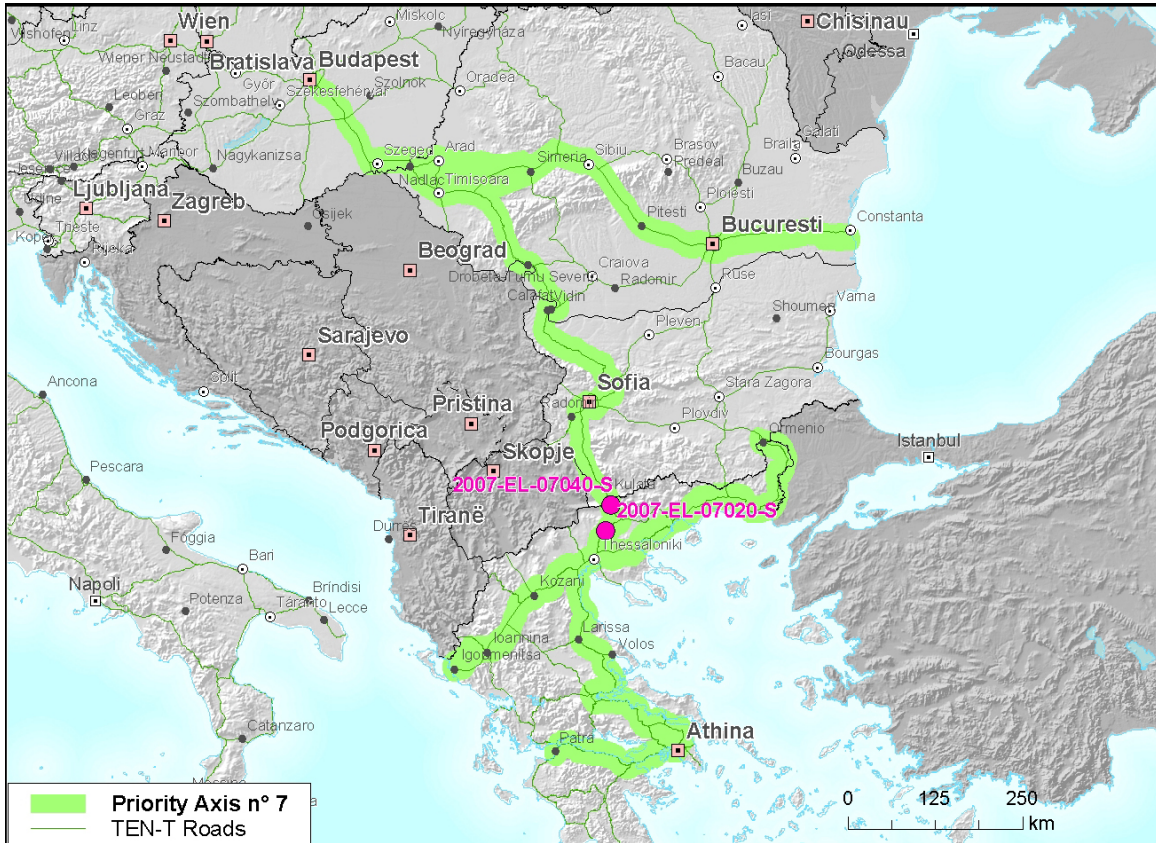
Cele mai lungi drumuri judetene care strabat regiunea sunt DJ 101B, DJ 101 si DJ 100, celelalte 21 drumuri judetene avand sub 30 km lungime in sectiunile care traverseaza judetul Ilfov.

Denumire	Lungime (km)	Traseu - Origine-Destinatie	Conectivitate la TEN-T
<b>DJ 100</b>	34,3	Otopeni-Tunari-Afumati-Ganeasa-Cozieni-Pasarea-Branesti	<b>DN 1</b>
<b>DJ 101</b>	36,6	Buftea-Tamasi-Corbeanca-Balotesti-Gradistea-Sitaru	<b>DN 1</b>
<b>DJ 101 A</b>	10,7	Corbeanca-Ostratu-Peris	-
<b>DJ 101 B</b>	37,4	Peris-Tancabesti-Vladiceasca-Snagov-Gruiu-Nuci-Merii Petchii	<b>DN 1</b>
<b>DJ 101 C</b>	17,2	Ciolpani-Silistea Snagovului-Santu Floresti-Gruiu-Lipia	<b>DN 1</b>
<b>DJ 101 J</b>	1,5	Sitaru-Manastirea Sf Nicolae Balamucea	-
<b>DJ 101 M</b>	4,6	DN1-Lacul Snagov	<b>DN 1</b>
<b>DJ 101 N</b>	3,1	Ciolpani-Izvorani	<b>DN 1</b>
<b>DJ 110 H</b>	3,7	DJ 101C-Silistea Snagovului	-
<b>DJ 101 J</b>	2,1	Bariera Gruiu-SNCFR	-
<b>DJ 111</b>	10	Snagov Palat (DJ 110H)-Baza veche-Pacea-Izvorani (DJ 101 N)	-
<b>DJ 200</b>	27	Voluntari-Stefanesti-Dascalu-Gagu-Gradistea (DJ 101)	<b>DNCB</b>
<b>DJ 200 A</b>	8	Afumati (DN 2) – Petrachioaia (DJ 402)	<b>DN 2</b>
<b>DJ 200 B</b>	23,8	Bucuresti-Voluntari-Tunari-Dimieni-Balotesti-Dumbravesti-Saftica	<b>DN 1, DNCB</b>
<b>DJ 300</b>	13,2	Pantelimon-Moara Domneasca-Ganeasa-Sindrilita	-
<b>DJ 301</b>	13	Pantelimon (DN3)-Cernica-Tanganu	<b>DN 3, DNCB</b>
<b>DJ 301 A</b>	9,2	Catelu (DJ 100 A)-Glina-Balaceanca-Posta	<b>DNCB</b>
<b>DJ 401</b>	19	Bucuresti (DN 4) – Berceni -Limita jud Giurgiu	<b>DNCB</b>
<b>DJ 401 A</b>	28,5	Vidra-Sintesti-Jilava-Magurele-Bragadiru-Domnesti-Darvari	<b>DN 5, DN 6</b>
<b>DJ 401 D</b>	14,3	Darasti Ilfov- Cretesti	<b>DN 5</b>
<b>DJ 402</b>	11,4	Maineasa-Petrachioaia-Vanatori-Gagu (DJ 200)	-
<b>DJ 601</b>	7	Ciorogarla (A1)-Limita jud Giurgiu	<b>A 1</b>
<b>DJ 601 A</b>	11,5	Bucuresti-Chiajna-Dragomiresti Deal-Limita jud Giurgiu	<b>DNCB</b>
<b>DJ 602</b>	26,4	Bucuresti-Domnesti-Ciorogarla-Jud Giurgiu-Sabareni-Buftea	<b>DNCB</b>

Sursa Prelucrare dupa PAAR Ilfov 2011 [www.isuilfov.ro](http://www.isuilfov.ro)

La nivelul Comisiei Europene (TEN-T EA) s-a stabilit ca **prioritate**, dezvoltarea urmatoarei axe TEN-T rutiere care priveste Romania si regiunea Bucuresti Ilfov:

- PP7. **Axa rutiera** Igoumenitsa-Athina-Sofia–Budapest /Timisoara –Pitesti –Bucuresti-Constanta



Source: TEN-T Executive Agency

### Căi navigabile interioare. Conectivitate la TEN-T

Fluviul Dunarea este un important coridor de transport pe cai navigabile interioare ce apartine rețelei de transport TEN-T de baza. Fluviul Dunarea strabate Europa transversal de la Marea Nordului la Rotterdam la Marea Neagră din România. Acest coridor este unul dintre cele mai lungi din rețeaua transeuropeană de transport si traversează deopotriva țări membre UE precum si state non-membre. Bazinul fluviului Dunarea are un mare potențial de navigatie interioară durabilă, iar pozitia fluviului este centrală. Aceasta necesită îmbunătățiri în ceea ce privește managementul, echiparea si disponibilitatea personalului calificat. Capacitatea fizică a Dunării si a afluenților săi ar trebui îmbunătățită, iar blocajele existente, înlăturate, pentru a se asigura un nivel adecvat de navigabilitate.

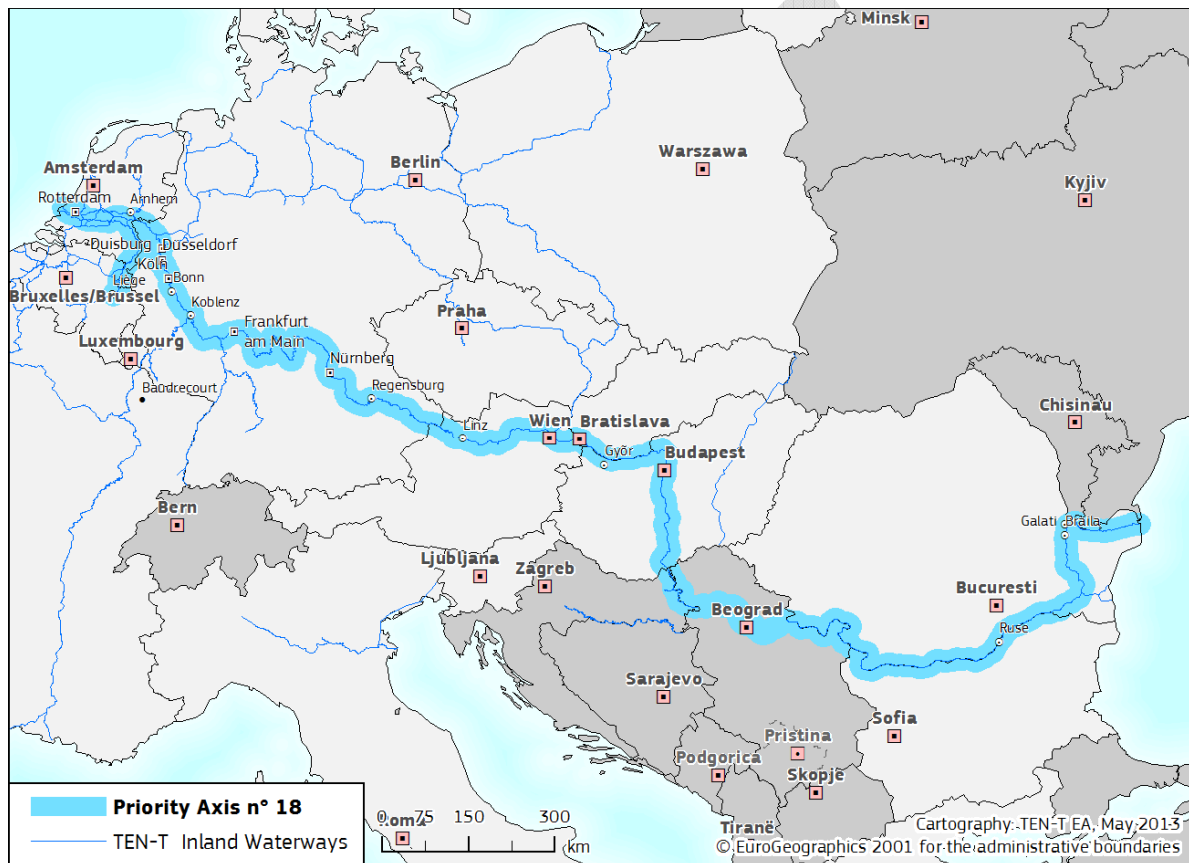
Volumul de marfă transportată pe Dunăre reprezintă numai 10-20% din cel transportat pe Rin. Deoarece transportul pe căi navigabile interioare are importante beneficii de mediu si eficienta, potențialul său trebuie exploatat în mod durabil. Sunt în mod special necesare o mai mare intermodalitate, o mai bună interconectare cu alte bazine fluviale, precum și modernizarea și extinderea infrastructurii în nodurile de transport, cum ar fi porturile interioare.



Sunt necesare acțiuni concrete pentru a exploata pe deplin potențialul pieței de navigație interioară și de a face utilizarea sa mai atractivă. Având în vedere că navigația interioară este în mare parte un mod de transport internațional, sunt necesare acțiuni la nivel național și UE.

La nivelul Comisiei Europene (TEN-T EA) s-a stabilit ca **prioritate**, dezvoltarea următoarei axe TEN-T fluviale care privește România și regiunea București Ilfov:

### PP18. Axa fluvială Dunare Marea Nordului–Marea Neagră ( Rotterdam - Frankfurt – Constanța )



Regiunea București Ilfov alături de celelalte regiuni de dezvoltare ale României fac parte din regiunea Dunării care este o zonă funcțională definită de bazinul fluvial al Dunării. Capitala României și implicit regiunea București Ilfov se află în imediată vecinătate a coridorului de transport fluvial Dunarea (cca 50-60 km) ceea ce-l face atractiv pentru dezvoltarea unui transport de călători și marfa pe cai navigabile interioare.

Pentru amenajarea cursului inferior al râului Dâmbovița a fost emis Decretul 292 din 28 decembrie 1987. Amenajarea a fost prevăzută începând de la podul Vitan până la confluența cu râul Argeș la Budești, pe o lungime de 38,9 km. Între podul Vitan și podul de pe șoseaua de centură a Capitalei, pe o lungime de cca. 7,4 km râul Dâmbovița urma să fie amenajat pentru navigație de agrement.

În continuare, de la acest pod până la confluența cu râul Argeș, cursul râului urma să fie amenajat pentru navigație cu barje, pe o lungime de cca. 31,5 km. Lucrările de execuție pe acest tronson al râului Dâmbovița au început în anul 1988. Ca și în cazul amenajărilor de pe râul Argeș, lucrările pentru navigabilizarea cursului inferior al râului Dâmbovița au fost realizate pe baza proiectelor și detaliilor elaborate pe obiecte și categorii de lucrări, cu soluții constructive avizate în prealabil de către IGSIC

Canalul este proiectat să aibă o lungime de 73 km pe Argeș și 31 km pe Dâmbovița, adâncimea minimă a apei de 4,5 m, diferența de nivel de 53 m (10 m deasupra nivelului mării la Oltenita și 63m la București). Planul include patru ecluze și trei porturi, două la București (lângă comuna 1 Decembrie - pe Argeș și la Glina - pe râul Dâmbovița) și altul la Oltenita



Sursa: [www.rowater.ro](http://www.rowater.ro)

Obiectivele acestui proiect sunt următoarele:

1. Legarea Municipiului București cu fluviul Dunărea, respectiv cu Coridorul Transeuropean de Transport nr. VII printr-o cale navigabilă având capacitatea de transport de peste 24 milioane tone/an, se obține:
  - racordarea capitalei țării la principala arteră de navigație transeuropeană, ceea ce permite legătura directă a Bucureștiului cu alte capitale și mari centre orașenești europene precum: Belgrad, Budapesta, Bratislava, Viena, Frankfurt, Duisburg, Rotterdam etc.;
  - accesul direct la portul maritim Constanța, iar prin canalul Rhin – Main – Dunăre la rețeaua europeană de căi navigabile;
  - cale de transport de mare capacitate mai nepoluantă decât transportul feroviar și cu mult mai puțin poluantă decât transportul rutier.

2. Punerea sub control și tranzitarea debitelor de viitură cu valori de calcul de cca. 1.300 m<sup>3</sup>/s aval de acumularea Mihăilești – Cornetu, de cca. 1.320 m<sup>3</sup>/s aval confluența cu Neajlov la Gostinati și de 1.700 m<sup>3</sup>/s aval de confluența cu Dâmbovița la Budești. Drept urmare, la viituri cu debite mai mari de 5% (cca. 600 m<sup>3</sup>/s) sunt apărate de inundații un număr de 11 localități, cca. 9.797 gospodării individuale și 20.000 ha teren, 378 km de drumuri, 5 km cale ferată și 126 obiective socio-economice.
3. Posibilitatea alimentării cu apă a localităților limitrofe și asigurarea apei necesare pentru irigarea în perspectivă a unor suprafețe de teren agricol însumând până la 150 mii ha.
4. Producerea a cca. 120 GWh/an energie electrică regenerabilă în hidrocentralele din nodurile hidrotehnice ale amenajărilor.
5. Posibilitatea unor amenajări pentru piscicultură pe o suprafață de cca. 1.250 ha.
6. Dezvoltarea agrementului și turismului în zonă.
7. Influențe ecologice favorabile privind microclimatul, dat fiind realizarea unui luciu de apă de aproape 4000 ha într-o zonă cu deficit de precipitații.
8. Intrarea în funcțiune la întreaga capacitate a stația de epurare a orașului București, astfel ca în râul Dâmbovița, ca și în râul Argeș, să fie deversată numai apă epurată mecanic și biologic.

*Sursa: Studiu de Evaluare adecvata a proiectului „Amenajarea raurilor Arges si Dambovita pentru navigatie si alte folosinte” Proiectant: SC IPTANA SA Elaborator: S.C. Mediu Research S.R.L., 2011*

### Căi aeriene

La nivelul anului 2009 în România existau 15 aeroporturi, dintre care 4 în Regiunea Nord Vest, 3 în regiunea Nord Est, 2 în Regiunea Centru, 2 în regiunea Sud Est, 2 în Regiunea București Ilfov, 1 în Regiunea Vest și 1 în Regiunea Sud Vest Oltenia, singura regiune fără aeroport fiind Sud Muntenia. Aeroportul Aurel Vlaicu (Băneasa), cel mai vechi din România și al doilea ca mărime din țară, situat la doar 9 kilometri de centrul Bucureștiului și inaugurat în 1920, desi a devenit în ultimii ani cel mai important hub pentru zborurile low-cost, a fost închis la sfârșitul anului 2011. Cursele low cost au fost mutate pe Aeroportul Internațional Henri Coanda din Otopeni

Accesul către Aeroportul Internațional Henri Coandă se face prin intermediul a două moduri de transport: feroviar și rutier. Din Gara de Nord (București) se poate ajunge direct la Aeroportul Internațional Henri Coandă, cu trenul operat de compania CFR Călători până la stația P.O. Aeroport H. apoi transfer cu microbuzul aparținând aceleiași companii.

Accesul către Aeroportul “H. Coanda” cu transportul public de suprafață aparținând RATB se realizează prin intermediul a două linii de autobuze expres, una având punct terminal la Gara Basarab cu acces la Gara de Nord (783) și celalalt la Piața Unirii (780). Timpul de deplasare din București către Aeroportul Henri Coanda variază între 25-30 minute (tren) și 40-60 minute cu autobuzele expres RATB

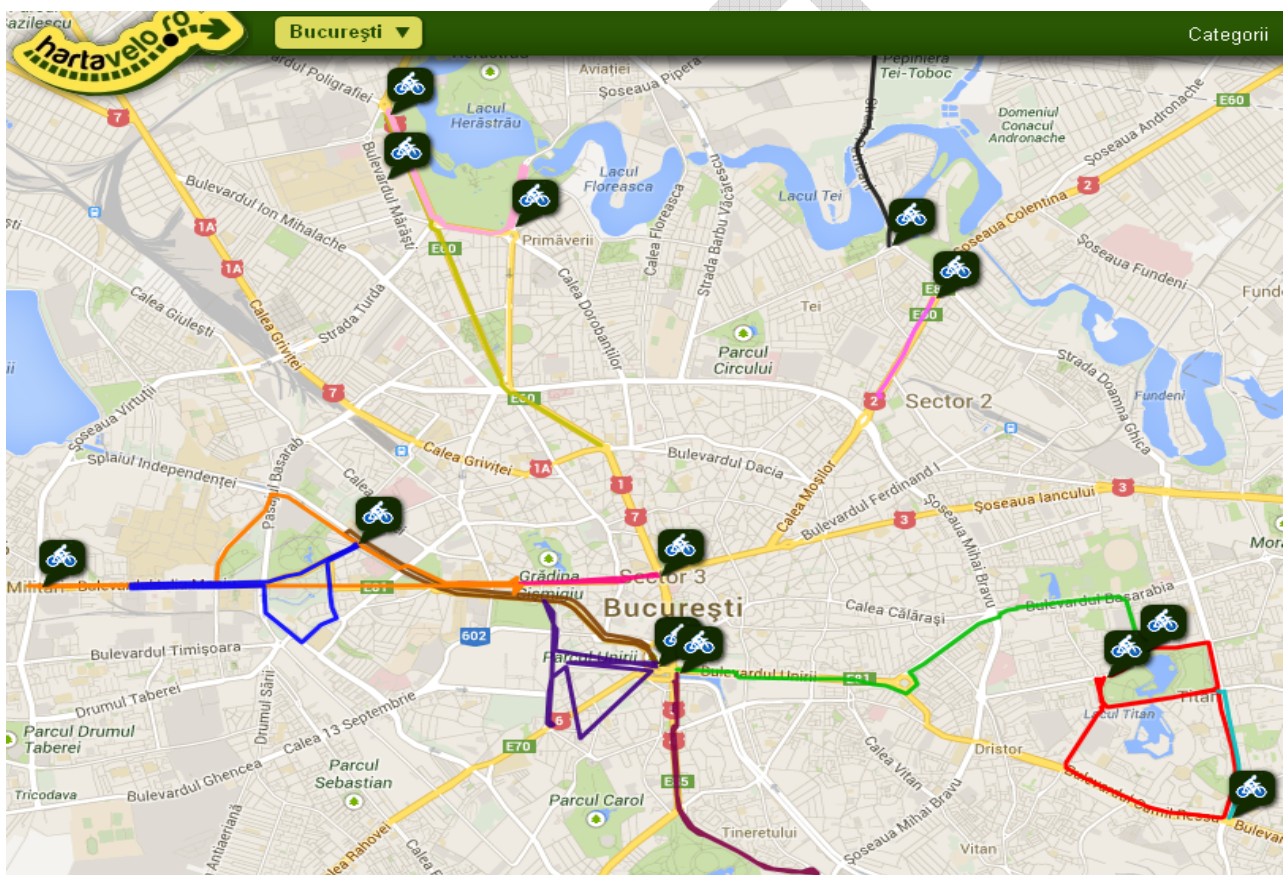
### Trasee pentru bicicliști

Conform Organizației pentru Promovarea Transportului Alternativ în România (OPTAR) din datele furnizate de către Administrația Strazilor București, la nivelul anului 2011 în Municipiul București existau 10 piste amenajate pentru circulația bicicletelor. Acestea au o lungime de aproximativ **44.65 km** dintre care **32,76 km** cu o bandă și un singur sens de circulație și 11.89 km cu dublu sens de circulație. În procente, cifrele ar arăta astfel: 26,63 % – piste duble, cu circulație în ambele sensuri și 73,37 % – piste cu o bandă și un singur sens de circulație

*Sursa: <http://optar.ro/analiza-pistele-pentru-biciclete-din-bucuresti.html>*

### Lista pistelor pentru biciclisti finalizate la nivelul anului 2011:

- Piata Constitutiei – Piata Muncii
- Piata Unirii – Piata Sudului
- Bdul Constantin Prezan – Bd Aviatorilor
- Parcul Herastrau – Piata Victoriei
- Piata Muncii – parcul IOR
- Politehnica – Splaiul Independentei
- Piata Operei – Universitate
- Piata Operei – Piata Unirii
- Parc IOR
- Parc Titan



Sursa: [www.hartavelo.ro](http://www.hartavelo.ro)

Conform aceleasi surse la in luna iulie 2013, in urma unei petitii adresata Directiei Generale a Politiei Bucuresti – Brigada Rutiera, in vederea identificarii starii actuale a pistelor de biciclete , se constata ca in Bucuresti mai exista doar doua bulevarde cu piste de biciclete autorizate si functionale - **Bdv. Aviatorilor și Str. Constantin Prezan (zona Aviatorilor - Arcul de Triumf)**. Restul pistelor de biciclete au fost desființate sau interzise de catre Brigada Rutieră de Poliție, avand instalate indicatoarele rutiere "Accesul interzis bicicletelor"

Sursa: [www.optar.ro](http://www.optar.ro) (Adresa DGP Bucuresti nr 1335285/23.07.2013)

<http://optar.ro/wp-content/uploads/2013/07/Situatia-Pistelor-pentru-biciclete-23iul20132.pdf>

### Zone/localități cu acces dificil la rețeaua de căi de comunicații și transport

În regiunea București Ilfov se poate considera *ca nu există zone/localități cu acces dificil la rețeaua de căi de comunicații și transport*. Această situație este determinată de existența următorilor factori cumulativi privind infrastructura de transport din regiunea București Ilfov:

1. Localizarea tuturor localităților din regiune la mai puțin de 50 km față de municipiul București.
2. Prezența celei mai dense rețele de drumuri publice dintre toate regiunile țării
3. Drumurilor publice ce străbat regiunea sunt modernizate în proporție foarte mare
4. Prezența rețelei de transport TEN-T feroviara și rutiera
5. Conectivitate primară (26 UAT) și secundară (15 UAT) la rețeaua TEN-T rutiera
6. O treime din UAT-urile din regiune dețin stații de CFR operaționale
7. Sistem de transport public și privat funcțional în toată regiunea
8. Cca jumătate din străzile orașenești din regiune sunt nemodernizate (aspect negativ)

### Zone/localități cu circulație intensă care depășește capacitatea de transport

Recensământul general al circulației rutiere elaborat de Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România (CNADNR), 2010 **arată că DN1 este cel mai circulat drum din țară**, având un trafic mediu zilnic anual de 53.260 vehicule (dintre care 48.130 autoturisme) pe tronsonul dintre Șoseaua de Centură și Aeroportul Otopeni.

De asemenea, tronsonul DN1, sos. București Ploiești-Șoseaua de Centură este la fel de circulat, traficul mediu zilnic anual fiind de 54.134 vehicule (dintre care 48.980 autoturisme). Pe locul 2 în topul celor mai aglomerate drumuri din România se află autostrada **A1**, având un trafic mediu zilnic anual de 45.681 vehicule pe tronsonul București-DJ 401A. **DN2** se află pe locul 3, cu un trafic mediu zilnic anual de 42.742 vehicule (dintre care 33.660 autoturisme), pe tronsonul București-Șoseaua de Centură. Restul drumurilor naționale care tranzitează regiunea București Ilfov și care au două benzi/sens, sau o bandă/sens (DN4, DN1A) înregistrează valori mai mici ale traficului, dar se situează totuși pe primele locuri din țară.

Valorile înregistrate pe tronsonul București-Șoseaua de Centură sunt următoarele: **DN6** - 25.546 vehicule (dintre care 19.498 autoturisme), **DN7** - 24.705 vehicule (dintre care 14.549 autoturisme), **DN5** - 17.441 vehicule (dintre care 12.099 autoturisme), DN4 - 17.158 vehicule (dintre care 12.641 autoturisme), **DN3** - 17.104 vehicule (dintre care 11.987 autoturisme), **DN1A** - 16.028 vehicule (dintre care 10.570 autoturisme).

Șoseaua de Centură, cu o lungime de 71,89 km, are în cea mai mare parte o singură bandă/sens iar pe anumite tronsoane, care au fost modernizate (cca. 20 km), are două benzi/sens. Traficul mediu zilnic anual (reprezentând numărul mediu de vehicule care trece pe un tronson de drum sau strada într-o zi) indică valori cuprinse între 9.021 și 20.716 vehicule, pe diverse tronsoane ale drumului, numărul autovehiculelor fiind mai mic de jumătate, predominând tirurile și autocamioanele.

Drumurile județene care străbat regiunea și au cu valori de trafic mai mari decât media traficului (pe drumurile județene) sunt: DJ200B (10.207 vehicule), DJ101 (7.140 vehicule), DJ301 (7.352 vehicule) DJ601 (6.963 vehicule), DJ602 (6.484 vehicule), DJ601A (5.444 vehicule) influențând accesibilitatea în localitățile Tunari, Balotești, Corbeanca, Moara Vlăsiei, Cernica, Dragomirești Deal, Domnești, Ciorogârla.

*Sursa: Strategia de dezvoltare a județului Ilfov. Orizont 2020. Gea Strategy Consulting. Pag 77,83*

Conform datelor oficiale, la nivel național au fost inventariate **138 puncte negre, în care s-au înregistrat un număr de 1517 accidente grave**, soldate cu **decesul a 569** persoane și **rănirea gravă** a altor **1369**. Inventarierea a fost făcută pe baza analizelor de risc rutier efectuate în perioada **01.012007-15.03.2012** de către Direcția Rutieră din I.G.P.R. **Punctul negru** reprezintă un sector de drum cu lungimea de maximum 1 kilometru, pe care, într-o perioadă de 5 ani consecutivi, s-au înregistrat minimum 10 accidente grave de circulație, soldate cu cel puțin 10 persoane decedate sau rănite grav.

Din totalul punctelor negre un număr de 27 se regasesc pe drumurile publice ce strabat regiunea Bucuresti Ilfov (cca 20%) cele mai multe accidente inregistrand-se in Bragadiru si in Afumati. Drumurile publice care detin puncte negre pe tronsoanele care strabat regiunea Bucuresti Ilfov sunt: DN 1 (10 puncte negre), DN 2 (5 puncte negre), DN 3 (2 puncte negre), DN 4 (1 punct negru), DN 5 (3 puncte negre), DN 6 (5 puncte negre) si A1 (1 punct negru). In perioada analizata pe aceste drumuri au avut loc 323 accidente grave, ceea ce reprezinta cca 21% din totalul national.

Sursa: [www.hartapunctelornegre.ro](http://www.hartapunctelornegre.ro) Programul național de creștere a siguranței rutiere pe drumurile din România prin semnalizarea zonelor cu risc ridicat de accidente,