

CENTURA CAPITALEI: 2017-2040

NOTĂ

Acest document, redactat de către Asociația Română pentru Transporturi Rutiere Internaționale (ARTRI), cuprinde informații publice referitoare la Centura Capitalei, fotografii recente, descrierea experienței din traficul zilei de 1 martie 2017 și câteva propuneri pentru depășirea situației actuale.

PREAMBUL

La mai bine de 27 de ani de la căderea regimului comunist și la peste 10 ani de la integrarea țării noastre în Uniunea Europeană, Bucureștiul este singura capitală europeană fără o șosea de centură decentă, după cum România însăși este singura țară din UE-28 fără o autostradă integrală. Consecințele acestor lipsuri fundamentale se regăsesc cu minus în PIB-ul României, în planurile investiționale ale unor companii internaționale, în calitatea serviciilor și a vieții din țara noastră.

Prin amânările *sine die* ale lucrărilor în infrastructura esențială, România lasă impresia unei țări fără stăpân și a unui popor fără simțul proprietății. În acest răstimp nefericit, Centura acumulează aproximativ 150.000 de autovehicule pe zi, cu blocaje care însumează sute de ore pe lună, poluare, nervi, accidente și victime omenești. Într-o societate decentă, acest drum cârpit la fiecare doi-trei ani ar fi fost de multă vreme abandonat.

În realitate, cei care l-au abandonat sunt chiar factorii de decizie care au responsabilitatea de a schimba această jalnică stare de fapt. Dar dincolo de toate explicațiile amânărilor oferite de către aceștia, rămâne fără răspuns o întrebare fundamentală: **este statul român capabil să atingă cota minimă a decenței în raport cu cetățenii și cu alți plătitori de taxe și impozite care o tranzitează?** Dacă ar fi să răspundem pornind de la cazul Centurii Capitalei, răspunsul ar fi: “nu în acest deceniu”.

CENTURA NEPUTINȚELOR, GATA ÎN 2040?

Centura Bucureștiului este cartea de vizită a Capitalei. Gândit inițial ca drum județean (DJ 100), apoi ca drum național (DN CB) și mai nou ca “drum expres” cu două benzi pe sens (acum, doar între Chitila și Afumați), actuala șosea de centură se vede deja “concurată” de proiectul A0, o nouă autostradă de 100 de km conectată prin alte bucăți de autostradă (A1, A2, A3) la coridoarele pan-europene IV și IX. Dilema dublării Centurii cu această viitoare A0 produce încă un “motiv suficient” pentru stagnarea lucrărilor sau pentru rezilierea contractelor în tronsoanele cu probleme. Dacă tot urmează o nouă afacere, ce constructor nu și-ar dori un contract la o autostradă?

Dar până când factorii de decizie vor spune oficial că nu ne putem permite “acest lux rutier” pentru următorii douăzeci de ani, să ne reamintim ce s-a întâmplat până acum. Până la aprobarea Master Planului General de Transport (14.09.2016), Centura Bucureștiului a fost lăsată “în grija” Ministerului Transporturilor și a CNADNR, cu resurse minime și fără o înțelegere reală a importanței strategice. Unsprezece ani (2002-2013) au fost necesari pentru ca acest drum ocolitor cu două benzi supraaglomerate să aibă 20 de km cu patru benzi, segment expres pentru care s-a plătit peste 400 milioane de lei.

Amintindu-ne lungimea actuală a centurii (84 de km), de problemele specifice din Est, Vest și Sud, de costurile mereu modificate și de calitatea slabă a lucrărilor deja efectuate, estimarea noastră este că **abia prin 2040 vom avea gata Centura**. Cât despre costuri, acestea vor sări, la final, de 1.6 miliarde de lei. Cu privire la funcționalitatea ei, aceasta va fi depășită de prin 2020.

După declarația Primarului Capitalei, doamna Gabriela Firea (din 13.11.2016), care e gata să-și asume finalizarea Centurii, “dacă nu o va face Guvernul”, am putea crede că termenul se va reduce considerabil. Dar problema nu e termenul. Conform Search Corporation, “capacitatea centurii e depășită din anul 2005”. La fel și autoritățile, care fie nu au avut Master Plan aprobat, fie și-au dorit o lege a PPP-ului, fie au refuzat soluții/oferte din China. Și uite așa, lucrurile s-au încălzit, încât a fost nevoie de o reabordare integrală a întregului, de “un masterplan al centurii”, câștigat deja de firma Egis România (filială condusă de către doamna Clotilde Armand). Nu e deloc clar dacă acest masterplan își va face efectele în următorii 2-3 ani, Ministerul Transporturilor abandonând deja segmentul sudic (45 de km) până în 2020, din lipsă de fonduri.

CE ÎNVĂȚĂM DE LA ALȚII

Beijingul, o capitală cu peste 19 milioane de locuitori, distribuie cele peste 5 milioane de mașini prin șase centuri. Bucureștiul, municipiu cu peste 2 milioane de locuitori, se sufocă la orele de vârf. Viena se bucură de două centuri la standarde moderne (Outer Ring și Inner Ring). La București, partea nordică a Centurii și cea sudică aparțin unor epoci diferite. Sofia și-a modernizat în unsprezece ani întreaga centură (60 de km). Bucureștiul a văzut 13 miniștri ai Transporturilor care au lăsat Centura la nivelul anilor 80. Larnaca și-a construit-o în zece ani. Praga și-a gândit centura în funcție de evoluția urbanizării, Parisul, cu cele trei ale sale, funcție de piața de capital și de investitori. Copenhaga s-a înconjurat de 3 centuri. Berlinul deține cea mai lungă centură din Europa (196 de km). În Atena, privații au construit Attiki Odos. Pe centura Budapestei, viteza poate ajunge la 110 km/h. La noi, media nu depășește 40Km/h. Centura Romei (A90) este una dintre cele mai importante șosele din Italia, preluând zilnic aproape 160.000 de autovehicule. La București, Centura (cu un trafic aproximativ de 150.000/zi) este materializarea expresiei din Peninsulă, sintetizată în cuvintele „dolce far niente”. Că este așa, vă puteți convinge din fotografiile de mai jos.

Foto credit: ARTRI

















O ZI PE CENTURĂ (1.03.2017)

Caracteristica dominantă a mișcării pe centură este dată de traficul foarte greu derulat pe un drum învechit, cârpit, cu 1 bandă pe sens, pe aproximativ $\frac{3}{4}$ din acest drum ocolitor, plin de mizerie, gunoaie, noroi și veșnic în reparație.

Nu sunt locuri de parcare amenajate și refugii în cazuri deosebite sau în cazurile uzuale de efectuarea perioadei de odihnă obligatorie conform tahografului, etc. Se staționează în noroi, în gropi, acolo unde “permite” spațiul alăturat. Nu există grupuri sanitare pentru șoferi...

În caz de defectare a unui autocamion se creează un haos total prin blocarea unui sens de circulație. Nu există spațiu de urgență unde autocamionul să poată fi scos din trafic și de cele mai multe ori este reparat pe Centură, blocând sensul de mers pe care se află, ceea ce generează cozi imense de ambele părți.

La ora actuală, centura are trei porțiuni specifice.

Prima și considerată cea mai bună (în partea de Nord), ar trebui să fie porțiunea de Centură dintre șoseaua Chitila și ieșirea de la Afumați spre Urziceni, unde există patru benzi și pretenția că se circulă la “standard de autostradă”. Această pretenție este o glumă, deoarece pe acest tronson de maxim 20 km există porțiuni în lucru, iar unde se merge cu viteze mai mari de 40 km/h, urmează imediat dopuri care generează formarea de coloane foarte lungi.

Intrând pe Centură, de la pasarela din intersecția cu Șos. Chitila spre podul Otopeni, Centura are câte 2 benzi pe sens, se poate merge mai bine până la sensul giratoriu de la intersecția cu DN1A - șoseaua spre Mogoșoaia - unde, datorită traficului foarte aglomerat din intersecție, se creează primul dop major, care dă naștere la o coadă imensă. Practic, autovehiculele care au putut rula decent până aici vor consuma timpul „câștigat” în acest ambuteiaj aproape permanent.

Urmează tronsonul dintre DN1A și podul Otopeni, unde sunt porțiuni mici pe care se poate circula cu viteză, urmate de porțiuni cu limitări de viteză, cu treceri de pietoni (foarte periculoase, în special noaptea!) și unde, la apropierea de podul Otopeni, se formează din nou coloane de mașini, care trec cu greu pe sub acest pod. Aici există o separare complicată a fluxurilor de vehicule, care derutează șoferii și generează pierderi mari de timp până se trece de acest pod.

După ce ai descifrat sensurile de mers de sub podul Otopeni, se mai poate accelera până la pasarela spre Tunari unde se încetinește datorită sistemului defectuos de intersectare a Centurii, la ieșire și la intrare către Tunari. Și aici, pe timp de noapte este foarte periculos de efectuat aceste manevre. Urmează o altă porțiune de mers “cu viteză” care se termină la intrarea în sensul giratoriu de la autostrada neterminată spre Ploiești și unde, bineînțeles, sunt lucrări.

Următoarea porțiune de mers mai bună este până la pasarela spre Ștefănești, unde din nou se repetă situația de la podul Tunari. Ultima porțiune de mers cu viteză, destul de scurtă, este până la Podul de la Afumați, spre Urziceni, Buzău, Moldova, unde traficul se blochează și de unde Centura trece pe două benzi greu de etichetat (pline de gropi, fără marcaje ș.a.m.d.).

La toate aceste pasarele care traversează Centura ar fi necesare realizarea de bretele suspendate care să ajute autovehiculele să evite intersectarea sensurilor de mers ale Centurii. Până atunci, de mare utilitate s-ar dovedi semaforizarea acestor intersecții, unde domnește anarhia.

Porțiunea de Centură pe partea sud-estică și sud-vestică a Bucureștilor este foarte mare, de aproximativ 43 km, de la podul Afumați spre Urziceni și până la ieșirea către autostrada A1 Pitești. Pe toată această porțiune Centura Bucureștilor se îngustează la 2 benzi și se prezintă ca o șosea veche degradată, cu porțiuni plombate și cârpite și cu capcane reprezentate de devieri de sens, drum în lucru, drum îngust și restricții de 40km/h, care (cel puțin noaptea) nu pot fi văzute.

Aceasta este porțiunea din centură care preia tot traficul internațional al autocamioanelor care vin din Turcia și Grecia, cu destinație Rusia, Ucraina, Belarus, Polonia, Rep. Moldova, plus traficul intern spre zona Moldovei și Constanța, Tulcea.

Blocajele foarte mari generează timpi de așteptare impredictibili la toate intersecțiile de pe acest traseu, deoarece DNCB nu este drum cu prioritate și vehiculele în tranzit trebuie să cedeze trecerea la toate intersecțiile.

Această situație este foarte stresantă pentru șoferii aflați în trafic național și internațional care stau la cozi interminabile pentru a permite micului trafic local cu autoturisme care trec în continuu la/de la/reședințele din localitățile din jurul Capitalei.

Cele mai lungi coloane de mașini sunt generate de intersecțiile Centurii cu șoseaua spre Oltenița, Comuna Berceni, Cheiul Dâmboviței și în special intersecția cu șoseaua Domnești.

Al treilea tronson, cel mai mic, care încheie Centura este de la autostrada spre Pitești A1 la pasarela Chitilei, locul de unde am plecat pentru realizarea acestui studiu. Acest tronson este în lucru de câțiva ani și este cel mai aglomerat, datorită blocajelor generate de lucrări pe diverse porțiuni cu diverse restricții, cu strangulări, devieri de sens, cu multe sensuri giratorii în lucru și cu nelipsite coloane la intersecțiile întâlnite.

CONCLUZII

1. Ignorarea acestor realități cu privire la stadiul Centurii, de peste 15 ani, ne arată că trăim în “țara nimănu”.
2. Prejudecata conform căreia o centură finalizată ar genera și mai mult trafic în București reprezintă o scuză penibilă, o aberație administrativă, care se întoarce – și în plan financiar – împotriva întregii zone.
3. Centura Bucureștiului trebuie asumată urgent ca prioritate zero a Guvernului României, oricare ar fi acela, până la finalizarea și modernizarea ei, întrucât dezavantajele absenței acesteia au depășit beneficiile imediate.
4. Rezolvarea acestei probleme printr-un PPP de succes ar legitima Legea 23/2016, care în forma actuală “are ca obiect realizarea sau, după caz, reabilitarea și/sau extinderea unui bun sau a unor bunuri destinate prestării unui serviciu public și/sau operării unui serviciu public”.

5. **Ipoieza preluării Centurii de către Primăria București este fezabilă, dacă această inițiativă nu va fi politizată și amânată sine die.**
6. **ARTRI aderă la orice variantă legală și sustenabilă care poate conduce la finalizarea DNCB în regim de urgență.**
7. **Adoptarea arbitrajului specializat ca modalitate de eliminare a blocajelor actuale, prin soluționarea rapidă și eficientă a oricăror posibile litigii legate de procedurile de atribuire prin licitații publice și a executării contractelor de achiziție publică.**

În acest sens, în conformitate cu prevederile:

- Cărții IV: „Despre arbitraj” a Legii Nr.134 din 1.07.2010 privind Codul de Procedură civilă (republicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr.545/03.08.2012),
- Convenției pentru recunoașterea și executarea sentințelor arbitrale străine încheiată la New York la 10.06.1958, la care România a aderat prin Decretul nr.186/1961,
- Convenției europene de arbitraj comercial internațional, încheiată la Geneva la 21.04.1961, la care România a aderat prin Decretul nr.281/1963,

împreună cu partenerii noștri din transporturi, logistică și construcții recomandăm și susținem includerea clauzei arbitrale a Tribunalului de Arbitraj Internațional în Transporturi (TAIT) de pe lângă ARTRI în procedurile și documentele contractuale reglementând relația cu mediul privat a autorităților competente din domeniul transporturilor și al dezvoltării infrastructurii.

Document realizat de:



Constantin Ghinea, Departamentul Transport

E: constantin.ghinea@artri.ro

Daniel Mazilu, Departamentul Relații publice și Dezvoltare

E: daniel.mazilu@artri.ro