Energy Breakfast Club

AMM
Asociația pentru Mobilitate Metropolitană

PIAȚA DE ELECTRICITATE:

REPERELE PREZENTULUI, SEMNELE VIITORULUI

Mobilitate-Mediu-Energie

Octavian Udriște

18 Noiembrie 2015

CUPRINS

1- Mobilitatea și mediul

2- Ce a făcut și face Uniunea Europeană?
- **2.1- Ce prevede Carta Albă pentru Transporturi -2011?**
- **2.2 - Ce oferă Cartea Albă?**
- **2.3 - Ce solicită Cartea Albă?**
- **2.4 - Ce stabilește Cartea Albă ?**

3- Ce am făcut și ce n-am făcut noi în ultimii 25 de ani?

4- Bunele practici europene
- **5.1- Transportul de lung parcurs-Linii de mare viteză**
- **5.2-Transportul suburban / regional**
- **5.3 -Transportul urban**

5- Cum au gândit românii acum cca.100 de ani?

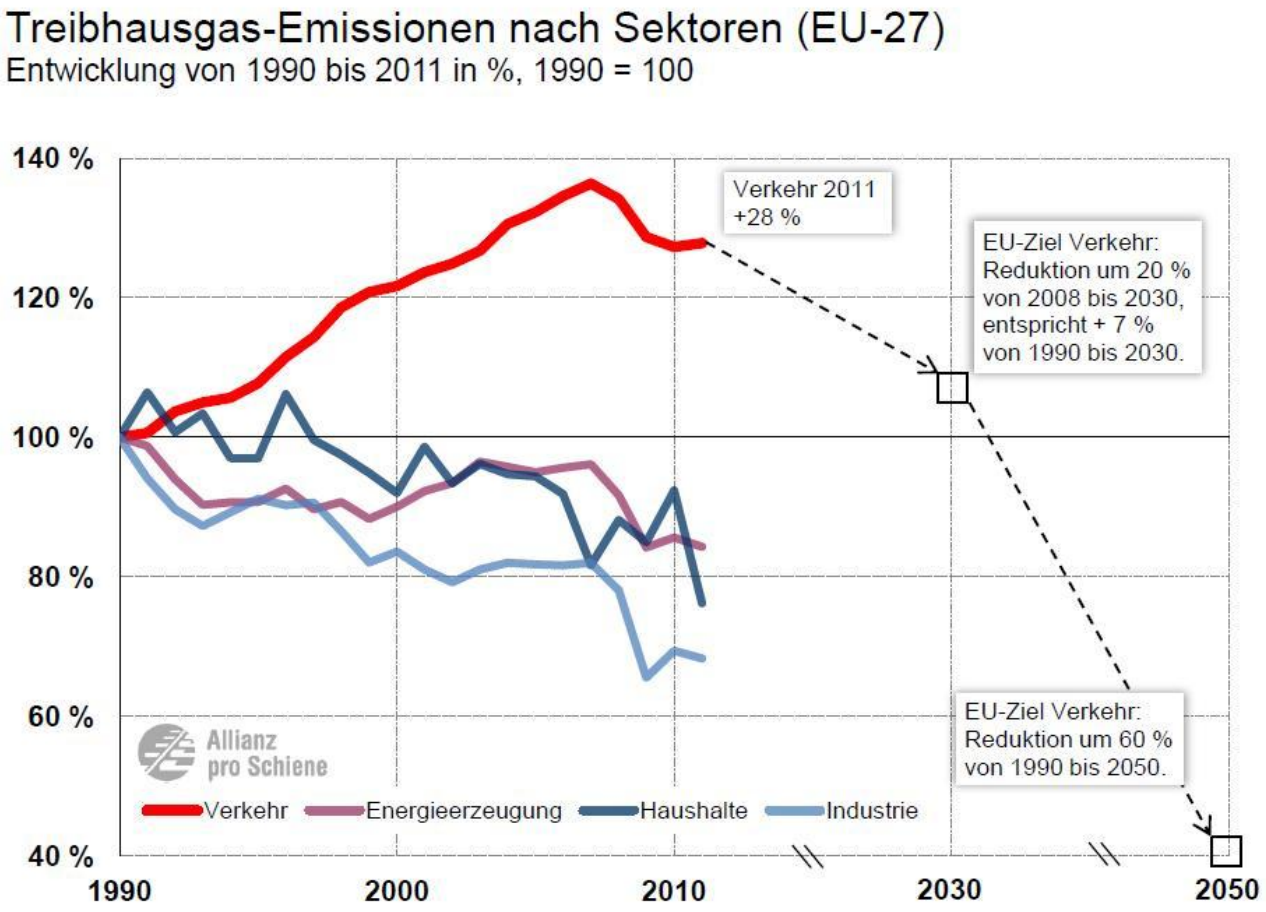
6- Situația actuală din România?
- **6.1- În transportul de lung parcurs**
- **6.2- În transportul suburban / regional. Exemplificare pentru București**
- **6.3- În transportul urban**

7- Concluzii si propuneri

MOBILITATE- MEDIUL- ENERGIE

1. MOBILITATEA SI MEDIUL

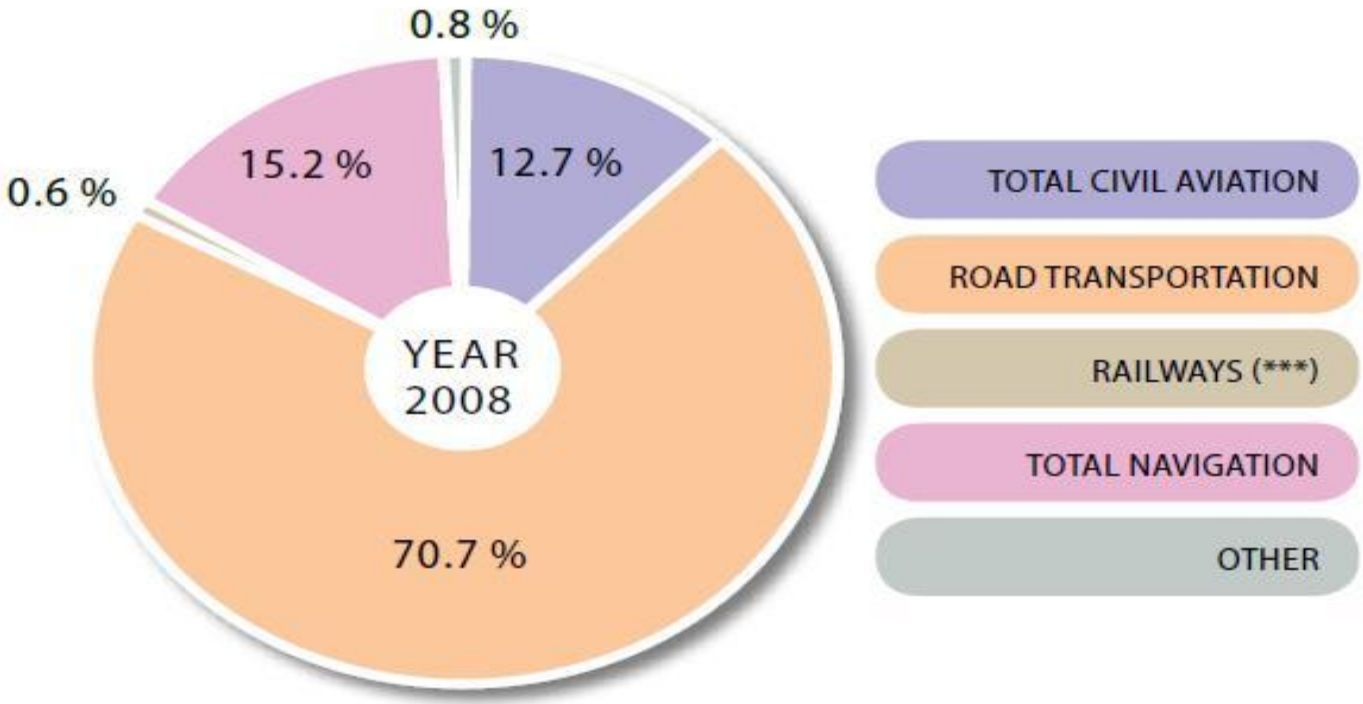
"Transportul ramane copilul cu probleme"



Quelle: Allianz pro Schiene, Mai 2013. Berechnungen auf Basis von Zahlen der Europäischen Umweltagentur (EEA).
Verkehr inklusive internationalem See- und Flugverkehr.

MOBILITATEA SI MEDIUL

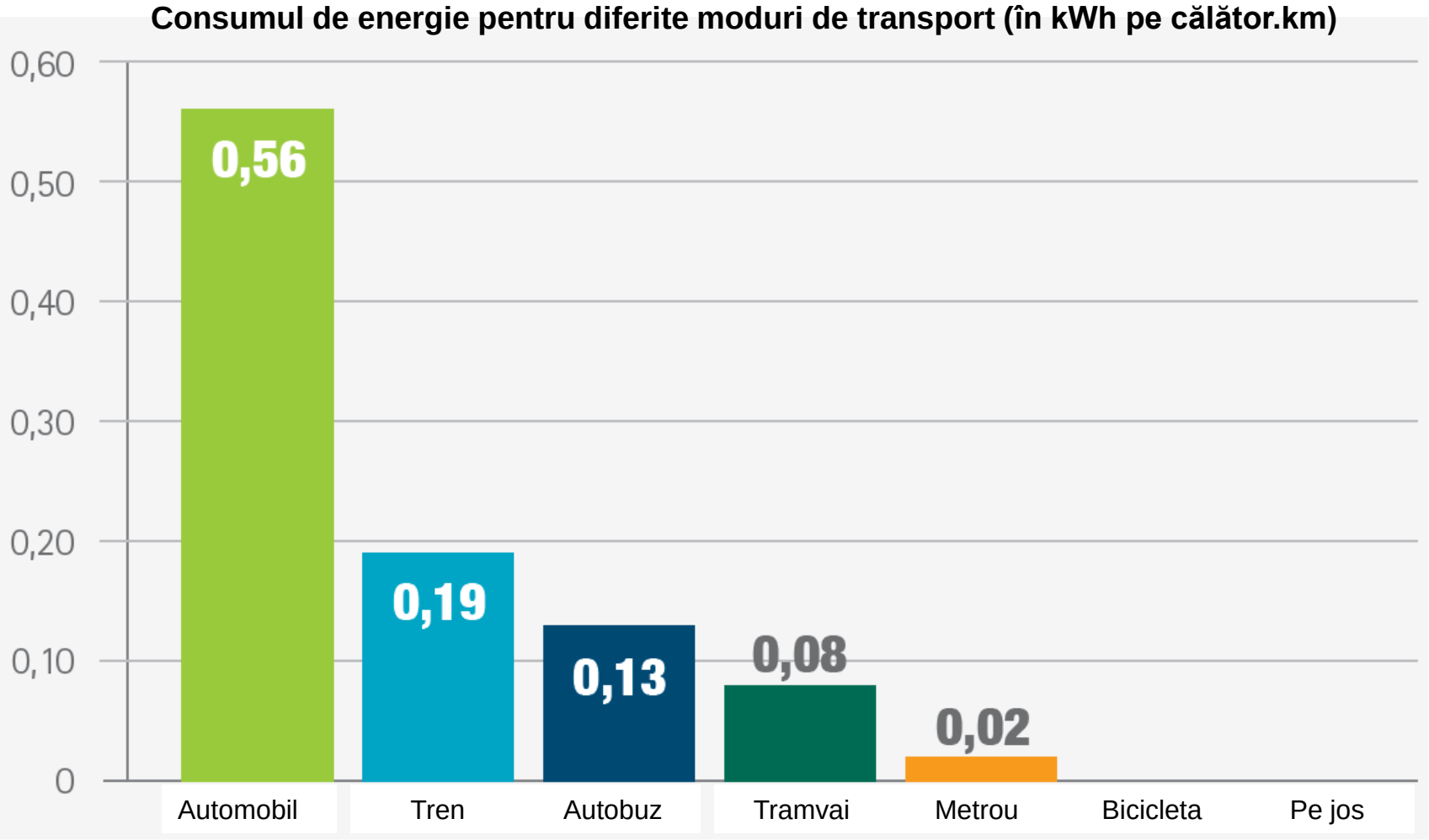
Distribuţia emisiilor de CO2 / moduri de transport (%)



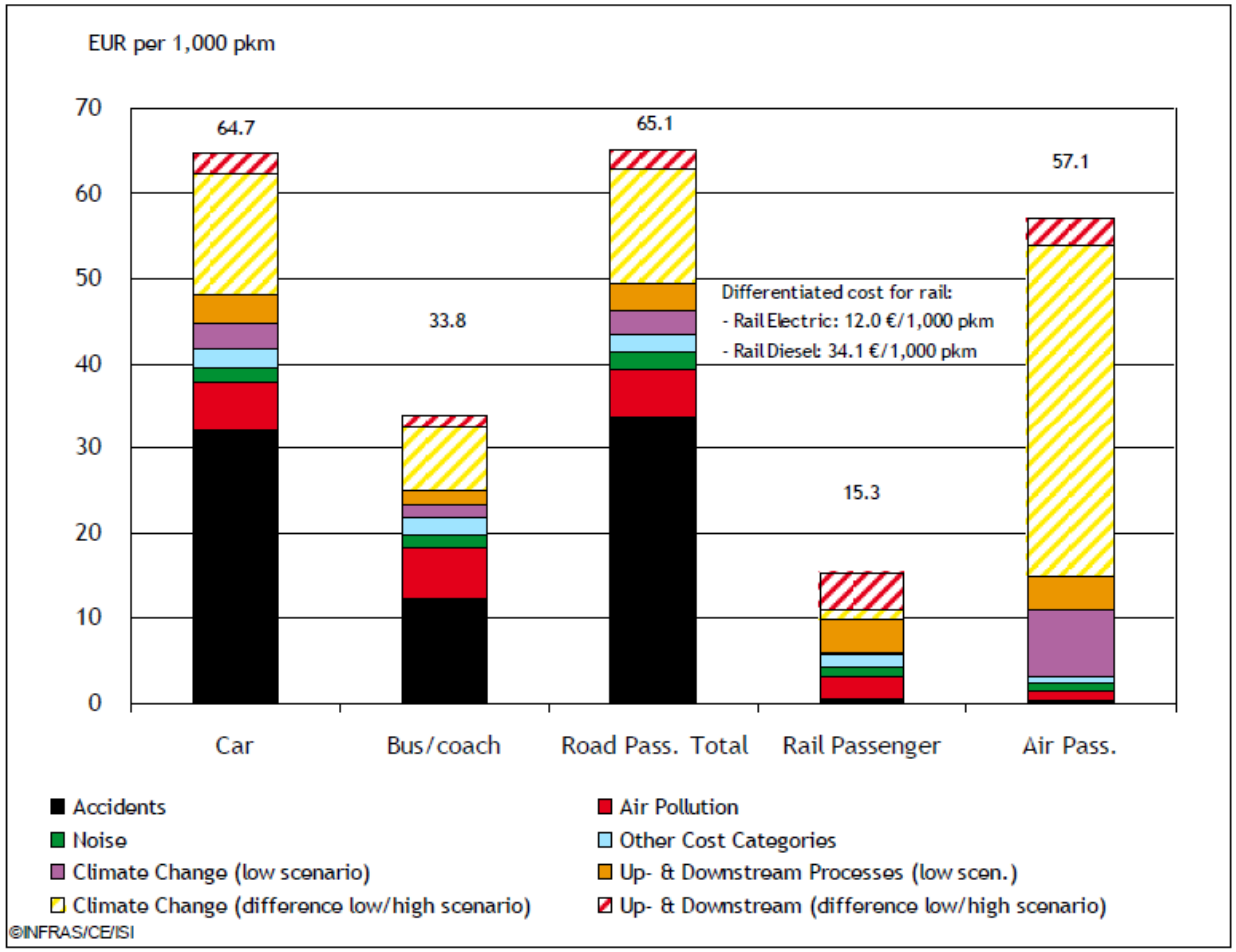
Notes: (*) Excluding international bunkers (international traffic departing from the EU); (**) Including International Bunkers but excluding LULUCF; (***) Excluding indirect Emissions from Electricity Consumption; (****) Combustion emissions from all remaining transport activities including pipeline transportation, ground activities in airports and harbours, and off-road activities; (*****) Total Transport's share in Total Emissions.

Source: European Environment Agency (EEA), August 2010

MOBILITATE- MEDIU - ENERGIE



Costurile externe produse de diferite sisteme de transport



Other cost categories: Costs for nature & landscape, biodiversity losses (due to air pollution), soil and water pollution costs, additional costs in urban areas. Data do not include congestion costs.

* Data include the EU-27 with the exemption of Malta and Cyprus, but including Norway and Switzerland.

2. Ce a făcut și face Uniunea Europeană?

- A emis, în 2011, o «*CARTE ALBĂ- Foaie de parcurs pentru un spaţiu european unic al transporturilor*»

"Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor", prin care propune pregătirea spaţiului european al transporturilor pentru viitor"

- A expus o viziune, obiectivele și a indicat pașii de urmat pentru atingerea țintelor propuse;

și

- Finanțează lucrările de modernizare a infrastructurii rutiere și feroviare în procent de 85%.

2.1. Ce prevede Cartea Albă 2011 în sprijinul transportului durabil?

Având în vedere că:

• **Transporturile** sunt fundamentale pentru economia şi societatea noastră;

• **Petrolul** va deveni tot mai rar în deceniile viitoare, sursele de aprovizionare devenind din ce în ce mai incerte,

• **Este necesară** reducerea drastică a emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) la nivel mondial, cu scopul de a limita schimbările climatice.

• In Sectorul transporturilor – care reprezintă o sursă semnificativă si încă în creştere de GES – este necesar ca până în 2050 să se realizeze o reducere a GES cu cel puțin 60 % fată de 1990, (cu 70% fata de 2008) ;

• I**nfrastructura dă măsura mobilităţii;** investitiile în infrastructura transporturilor impulsionează creşterea economică, creează bunăstare și locuri de muncă, etc.

2.2- Ce oferă Cartea Albă 2011?

O viziune pentru un sistem de transport competitiv, care să asigure creşterea transporturilor şi sprijinirea mobilităţii, atingând în același timp obiectivul de reducere a emisiilor de GES până în 2050 cu 60%, față de 1990 ;

O provocarea pentru a întrerupe dependența de petrol a sistemelor de transport, fără a sacrifica eficiența acestora și fără a compromite mobilitatea;

O direcție de dezvoltarea care trebuie să se bazeze pe mai multe componente:

- îmbunătățirea performanței vehiculelor în materie de eficiență energetică pentru toate modurile;
- optimizarea performanței lanțurilor logistice multimodale, inclusiv prin utilizarea mai intensă a unor moduri inerent mai eficiente din punct de vedere al utilizării resurselor;
- utilizarea mai eficientă a transporturilor și a infrastructurii, etc.

2.3- Ce solicită Cartea Alba 2011?

-**Încurajarea unor solutii alternative de transport prietenoase cu mediul, precum cel feroviar** și naval);

- **Creşterea atractivităţii transportului intermodal;**

Provocarea constă în a asigura o schimbare structurală, pentru a permite **transportului feroviar să concureze eficient și să preia o proportie semnificativ mai mare din transportul de marfă şi pasageri.**

- **Un transport urban și o navetă curate**

Transportul urban este responsabil pentru aproximativ un sfert din emisiile de CO2 cauzate de transporturi; 69 % din accidentele rutiere au loc în orașe.

O pondere mai mare a călătoriilor cu mijloacele de transport în comun;

Facilitarea mersului pe jos și a mersului cu bicicleta (ar trebui) să devină o parte integrantă a mobilității urbane și a designului infrastructurii, etc.

2.4- Ce stabileşte Cartea Alba 2011?

Zece obiective pentru un sistem de transport competitiv și sustenabil, puncte de reper pentru atingerea obiectivului de reducere, până în anul 2050, cu 60 % a emisiilor de GES, față de anul 1990, precum :

(1)-Înjumătățirea utilizării autovehiculelor alimentate în mod convențional în transportul urban până in 2030, dispariția lor progresivă din orașe până în 2050.....;

(3)-Un procent de **30% din transportul de mărfuri pe distanțe de peste 300 km.** ar trebui **transferat până în 2030 către alte moduri de transport**, cum ar fi transportul pe c.f. sau pe căile navigabile.....;

(4)-**Finalizarea până în 2050 a unei rețele feroviare europene de mare viteză**. Triplarea lungimii rețelei feroviare de mare viteză existente până in 2030 și **menținerea unei rețele feroviare dense în toate statele membre.** Până în 2050, majoritatea transportului de călători pe distanţe medii ar trebui să se efectueze pe calea ferată;

(5)-Implementarea până în 2050 a unei rețele primareTEN-T multimodale și complet funcționale la nivelul întregii UE,.....;

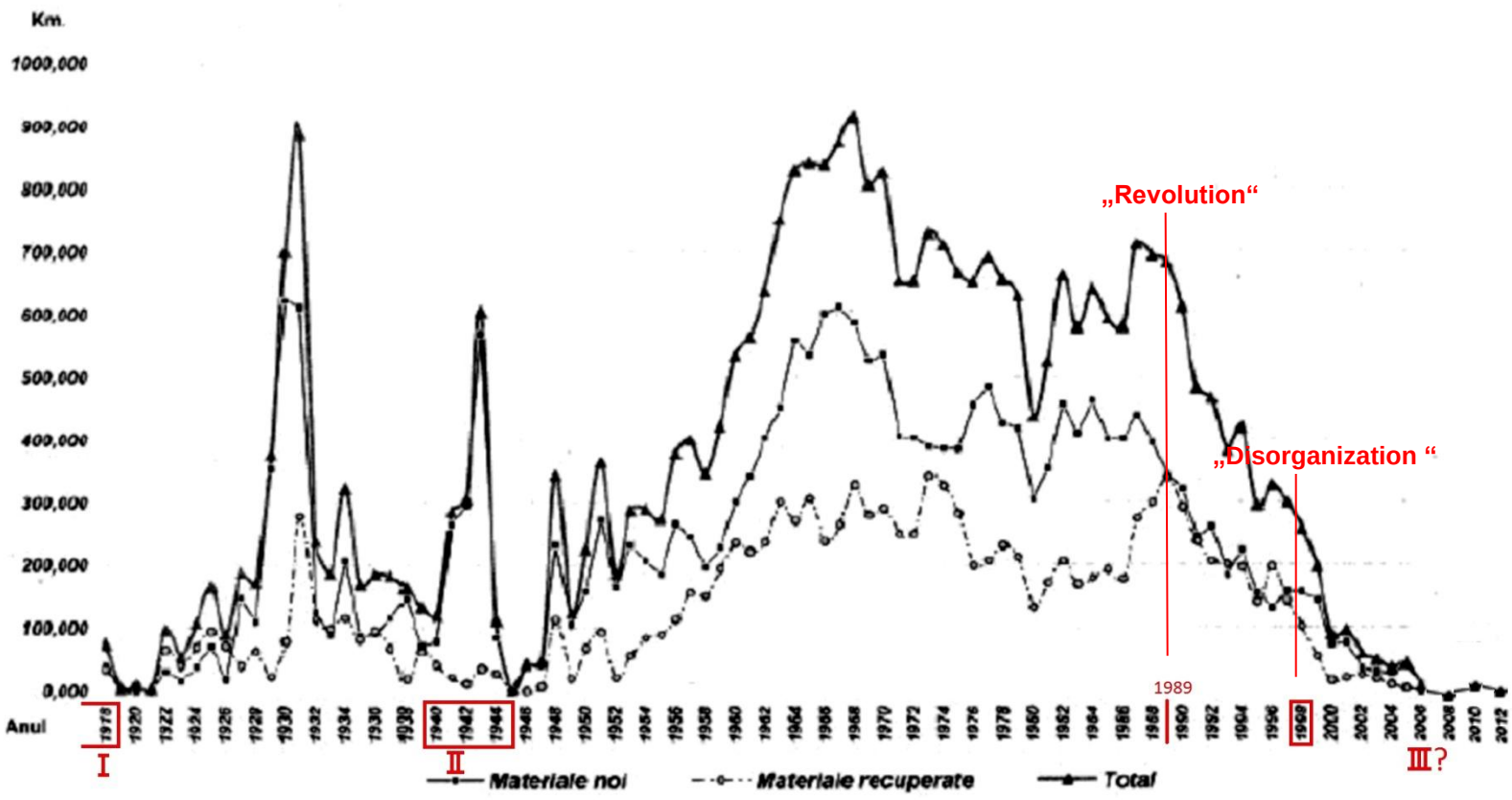
(6)-Conectarea, până în 2050, **a tuturor aeroporturilor „reţelei primare" la reţeaua feroviară**, de preferință la rețeaua de mare viteză; garantarea faptului că toate porturile maritime primare sunt conectate corespunzător la sistemul feroviar de transport.....

3- Ce am făcut și ce n-am făcut noi în ultimii 25 de ani?

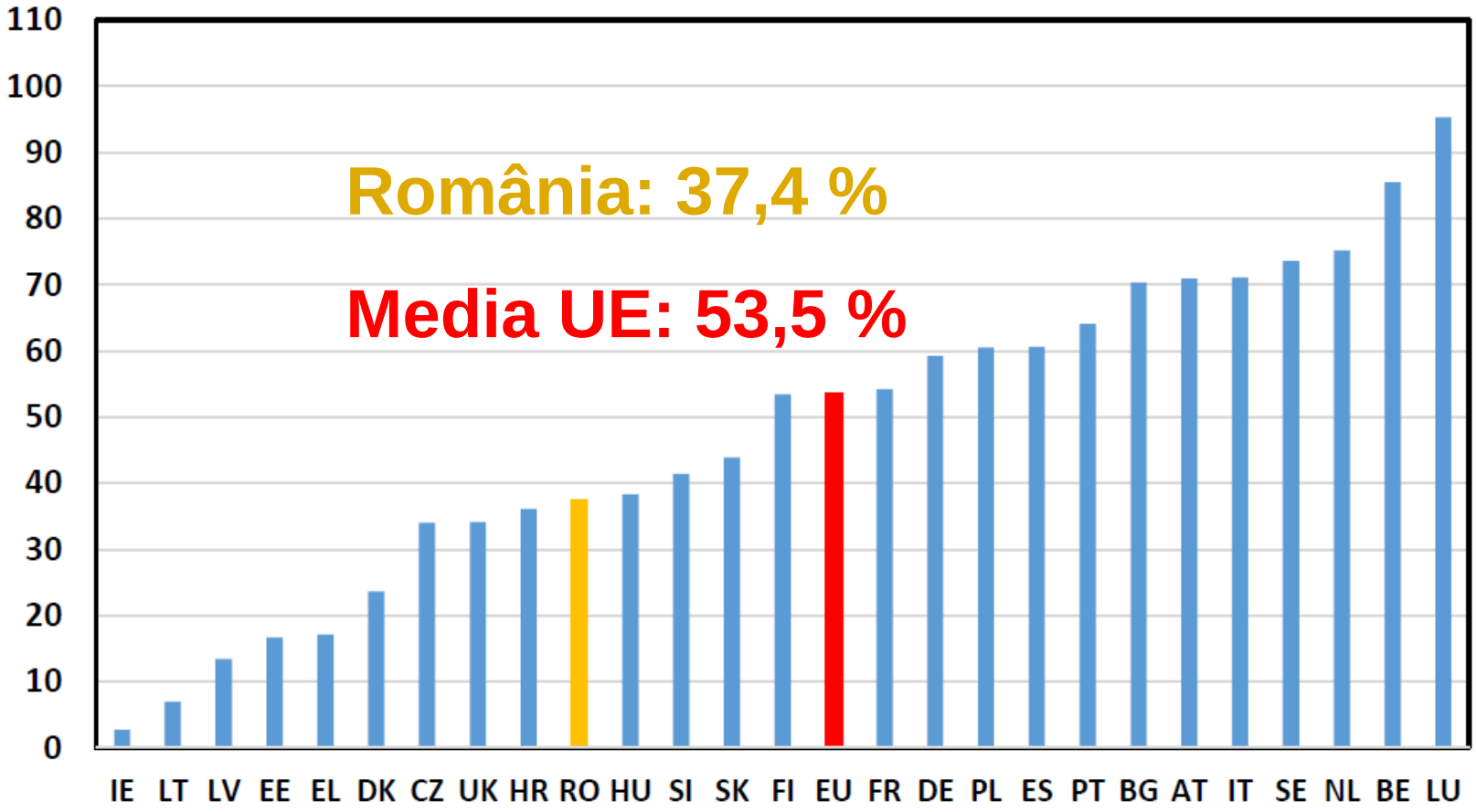
-**Am neglijat mentenanța** infrastructurii feroviare, ceea ce a impus diminuarea vitezei maxime admise a liniilor, precum și mentenanta materialului rulant;

- **Am diminuat atractivitatea transporului feroviar**, în special în traficul de călători, datorită duratelor mari de parcurs diminuându-se implicit și veniturile operatorului și ale gestionarului de infrastructură; **am intrat încerc vicios**;
- **N-am încurajat transportul intermodal de mărfuri;**
- **N-am reușit să absorbim corespunzător fondurile europene,** disponibile pentru modernizarea infrastructurii;
- **N-am finalizat lucrări începute înainte de 1990** (linia Vâlcele-Râmnicul Vâlcea, electrificarea Barboși –Tecuci);
- **N-am electrificat nici un kilometru de cale ferată;**
- **Nu avem organizat un sistem feroviar suburban/regional, în jurul Bucureștiului;**
- **Am desfințat tramvaiele din** Constanța, Brașov, Sibiu și Reșița !!
- **Avem un ritm lent în dezvoltarea metroului din București, etc.**
- **Am acceptat un Master Plan General pentru Transporturi,** cu unele propuneri în domeniul feroviar, contrare politicii Uniunii Europene**;**

Evoluția rețelei feroviare construite și modernizate din 1918-2012



Procentul liniilor electrificate din tarile UE



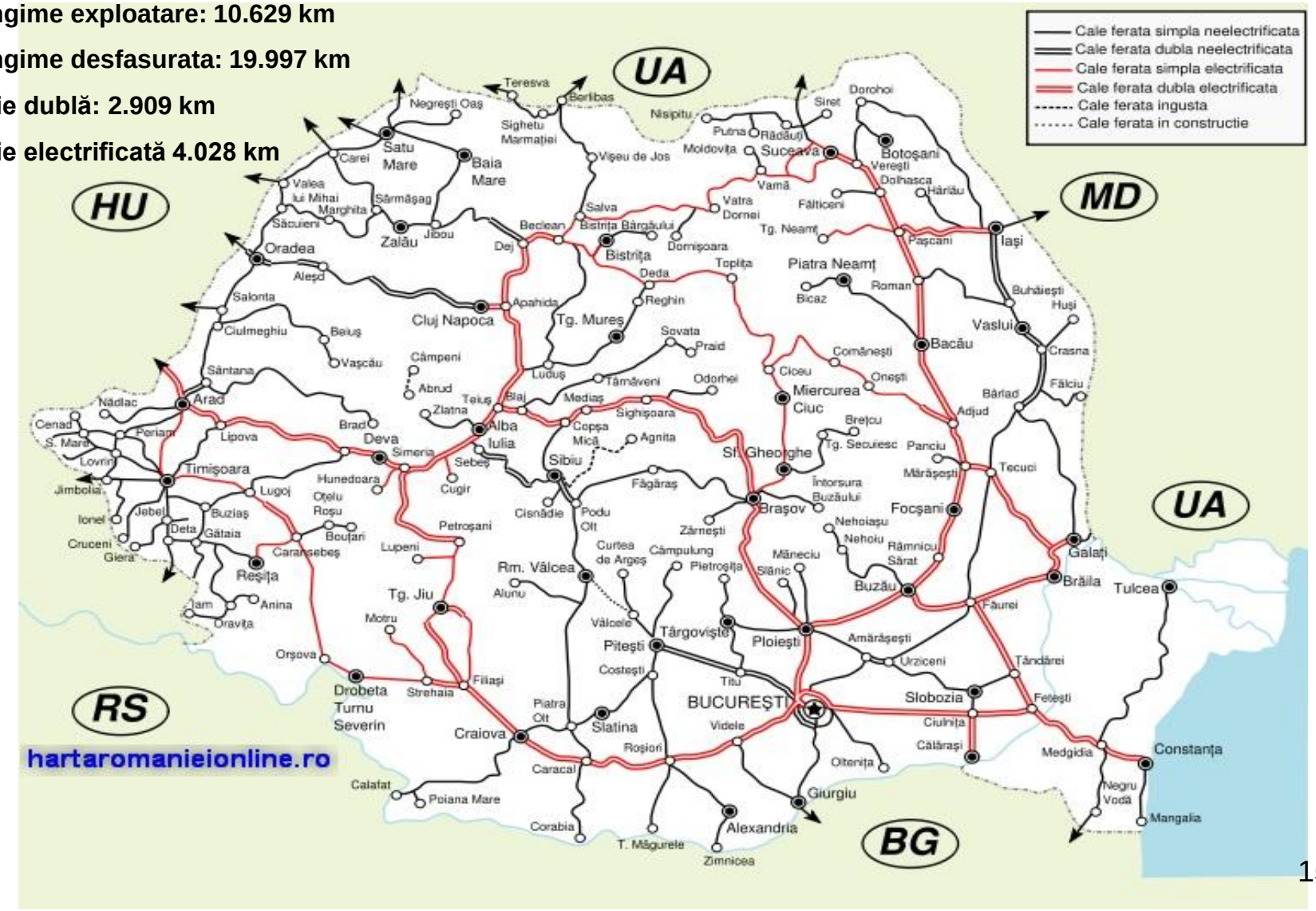
Harta rețelei CFR (cu roșu sunt liniile electrificate)

Lungime exploatare: 10.629 km

Lungime desfasurata: 19.997 km

Linie dublă: 2.909 km

Linie electrificată 4.028 km



Ce propune MASTERPLANUL GENERAL DE TRANSPORT/2014?

Diminuarea rețelei feroviare cu circa 40% la nivelul posibilităților de finanțare a mentenanței infrastructurii feroviare,

ceea ce **contravine**

Directivelor și Cărții Albe emise de UE privind **menținerea unei rețele feroviare dense**, revitalizarea sistemului feroviar, reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră etc, în principal prin transferul transportului de călători și mărfuri de pe șosea spre sisteme prietenoase cu mediul, cum sunt căile ferate și căile navigabile,!!!

De asemenea UE solicită **un transport urban și o navetă curate**

4-Bunele practici europene

4.1-Transportul feroviar de lung parcurs

Liniile de Mare Viteză-LMV, o revoluție în domeniul mobilității durabile

LMV oferă cetățenilor europeni un mod de transport sigur, rapid, confortabil și ecologic, modificând cota de piață, pe distanțe de 800-1000 km, net in favoarea căii ferate;

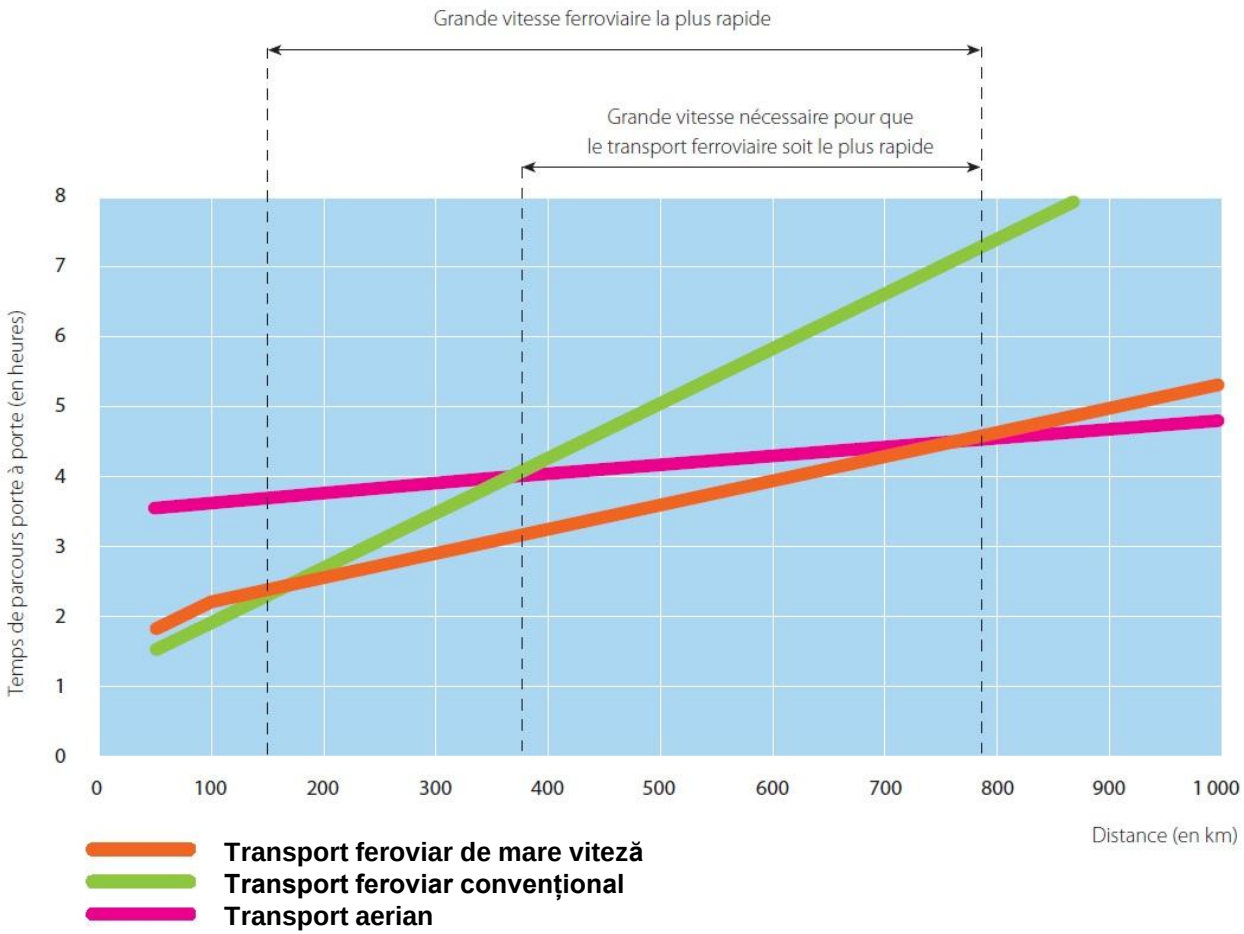
Se disting trei categorii de LMV:

(i) - V max > 300 km/h, linii de foarte mare viteză , nou construite, („new very high speed rail lines"- VHS); nu admit trafic mixt cu trenuri clasice;

(ii) - V max. 250-280 km/h, linii de mare viteză medie, nou construite; („new medium high speed rail lines"- MHS), nu admit trafic mixt cu trenuri clasice;

(iii) - V max. 200-220 km/h, linii convenţionale modernizate („upgrades of conventional lines"- CUP), admit traficul mixt cu trenuri clasice;

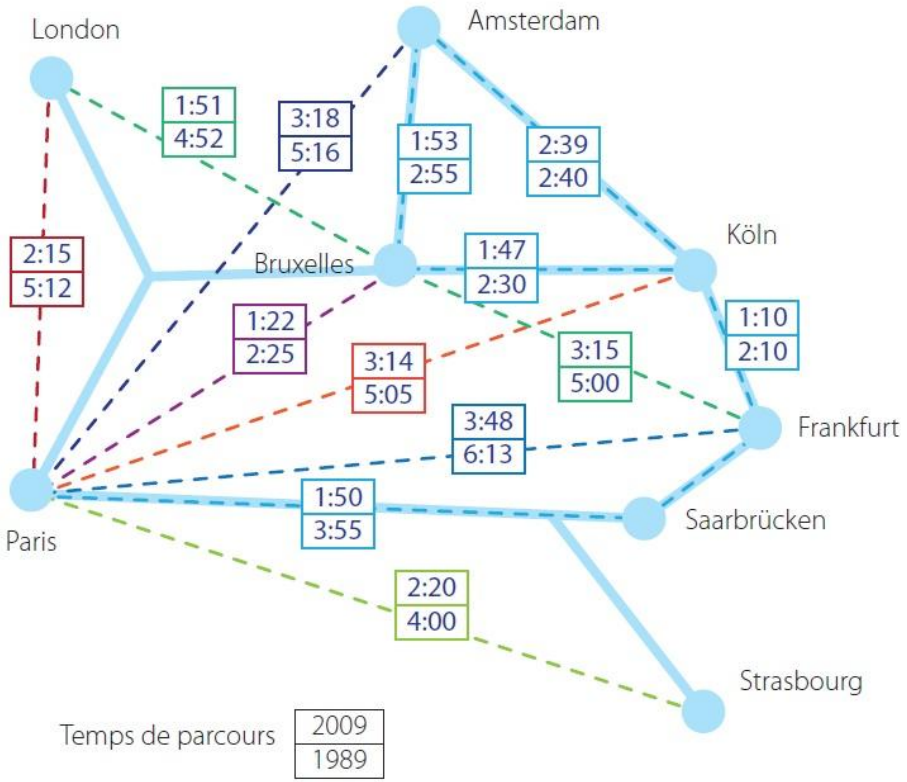
4.1-Transportul feroviar de lung parcurs



Sursa: UIC

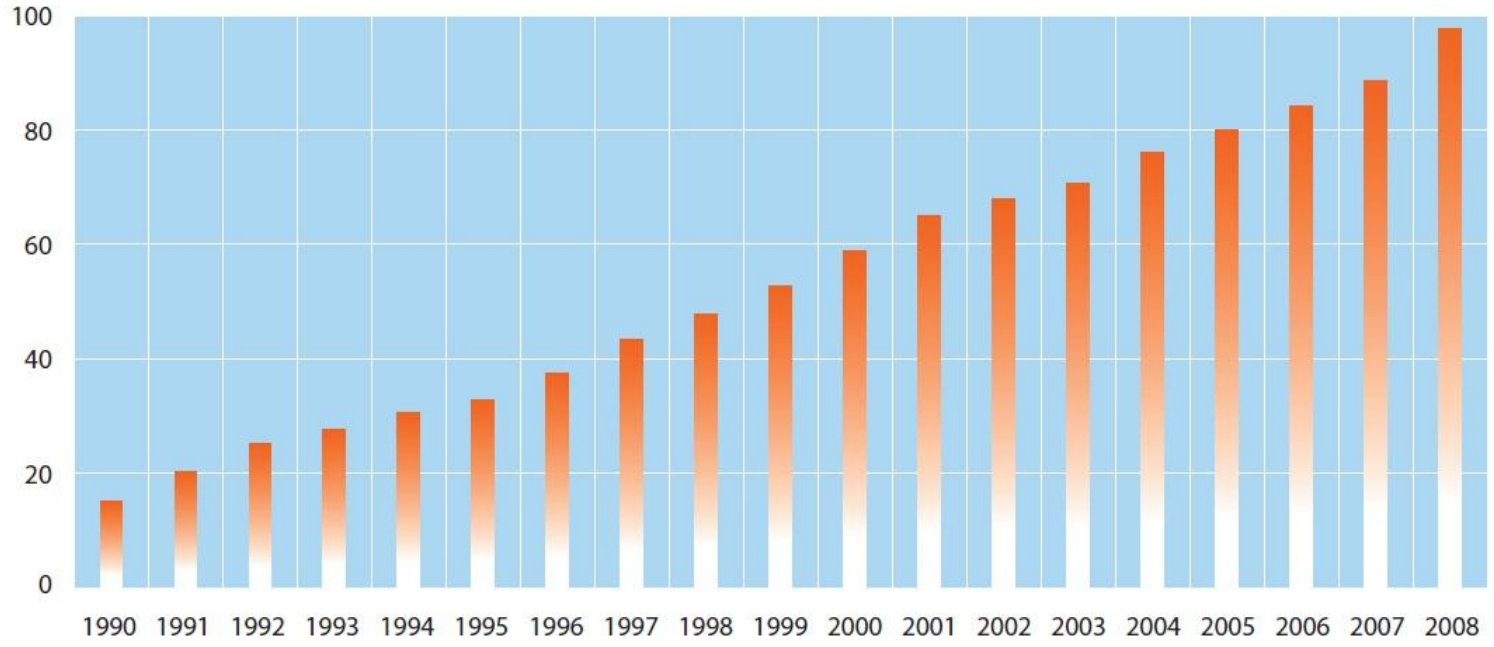
4.1-Transportul feroviar de lung parcurs

Temps de parcours entre les gares en 1989 et 2009



4.1-Transportul feroviar de lung parcurs

Évolution du nombre de passagers-kilomètres «grande vitesse» en Europe (1990-2008), en milliards de pkm



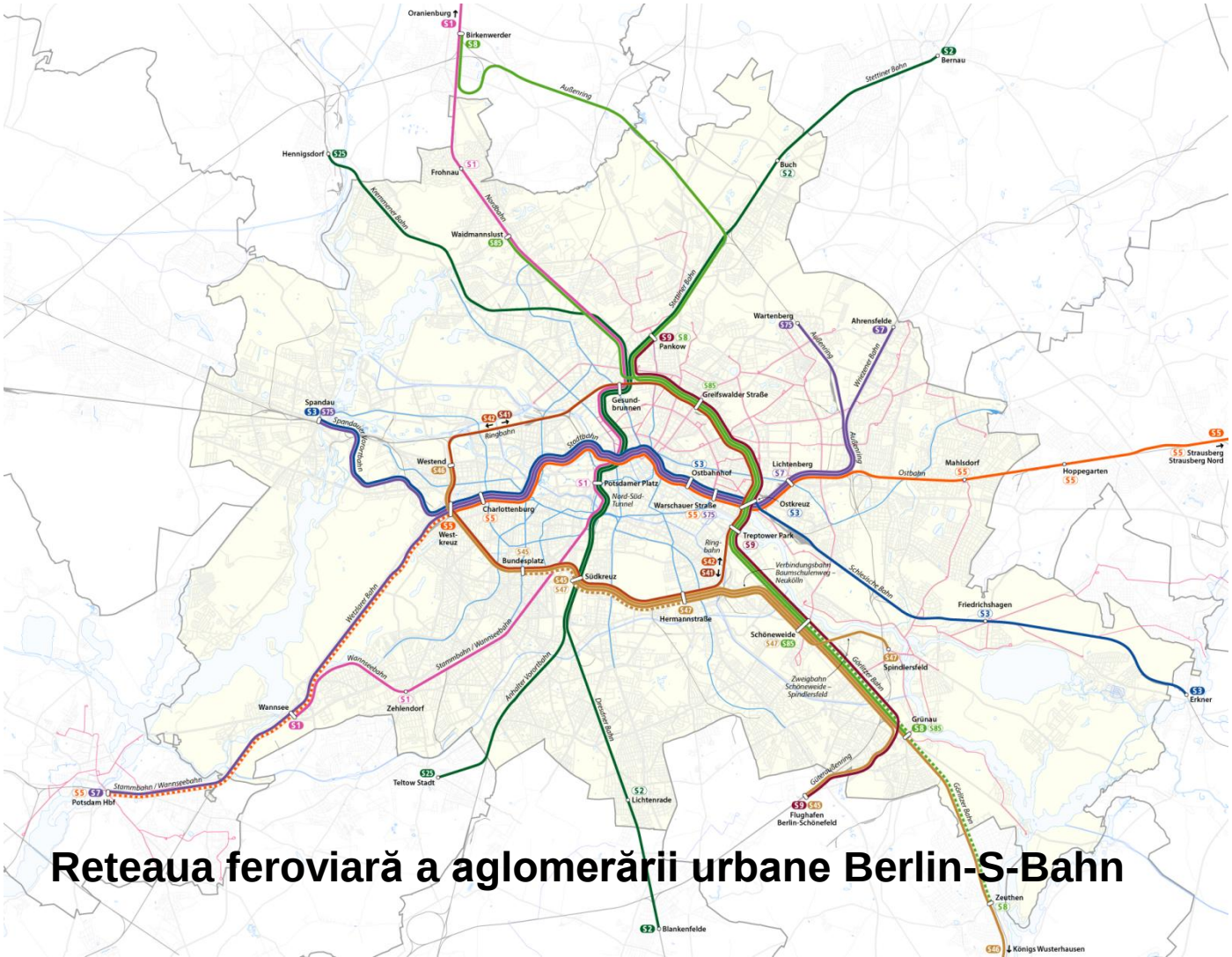
NB: Les chiffres se réfèrent à l'ensemble du traffic utilisant du matériel roulant à grande vitesse.
Sources: Union internationale des chemins de fer; statistiques nationales.

4.1-Transportul feroviar de lung parcurs

Finalisé	En construction	Planifié
Catégorie I	Catégorie I	Catégorie I
Catégorie II	Catégorie II	Catégorie II
Catégorie III	Catégorie III	Catégorie III

4 - Bunele practici europene

4.2 Transportul feroviar suburban/regional

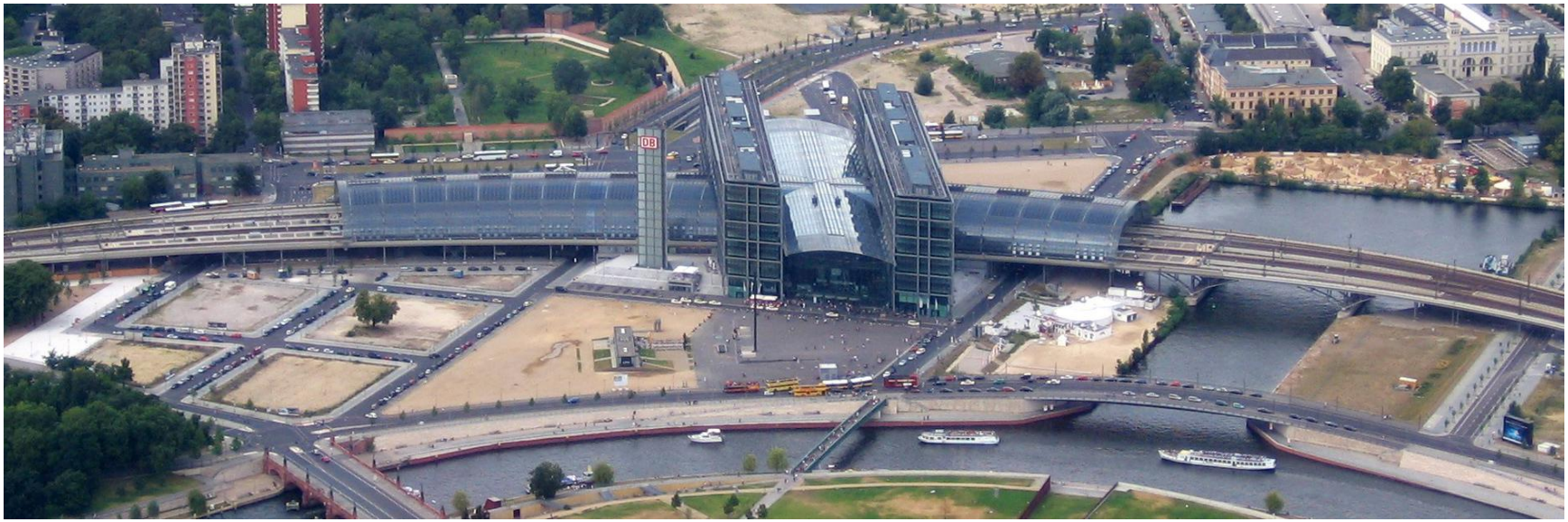


Reteaua feroviară a aglomerării urbane Berlin-S-Bahn

MOBILITATE - MEDIU - ENERGIE

Bunele practici europene

Gara principală (Hauptbahnhof)
- vedere generală

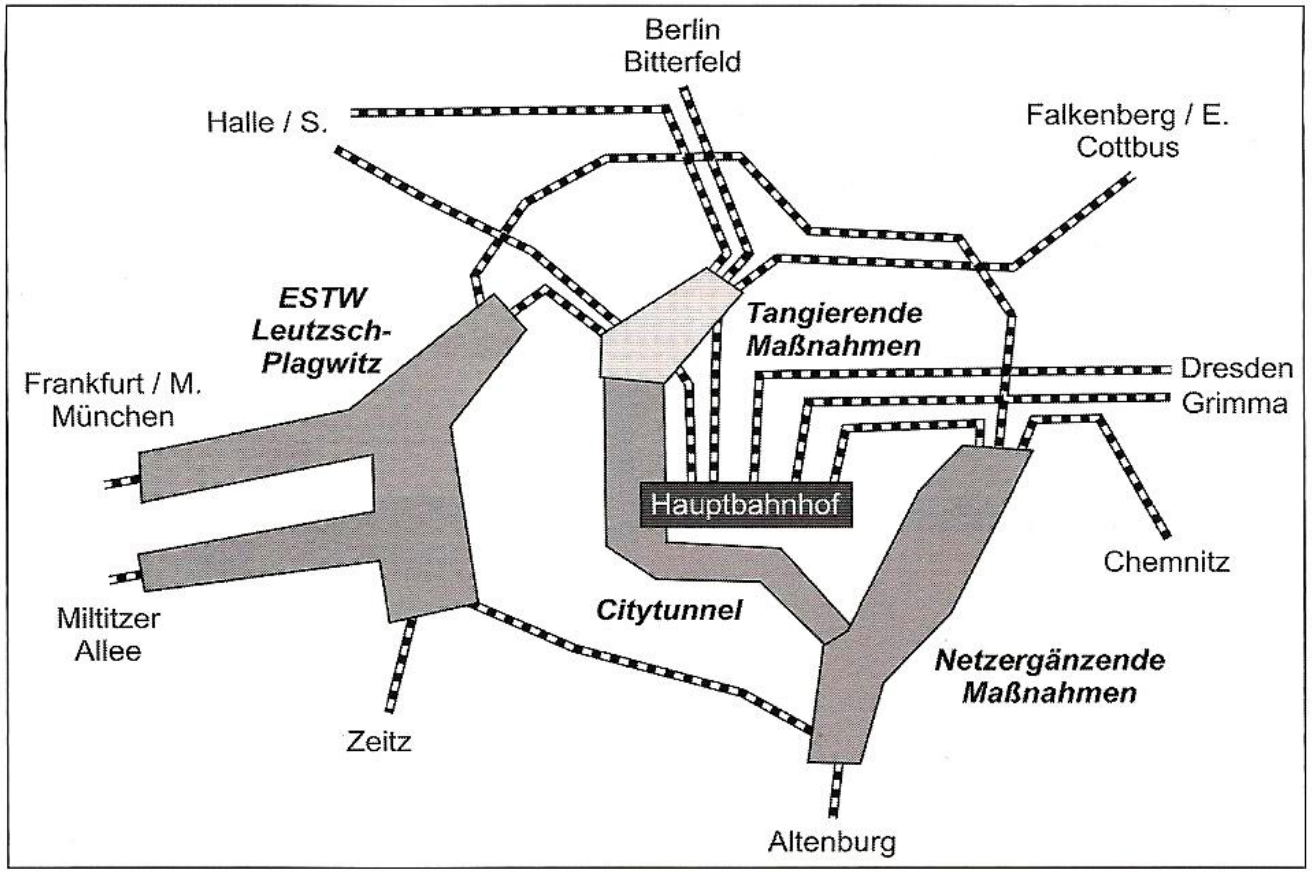


Bunele practici europene

Gara principală Berlin (Hauptbahnhof)
- secţiune -

Bunele practici europene

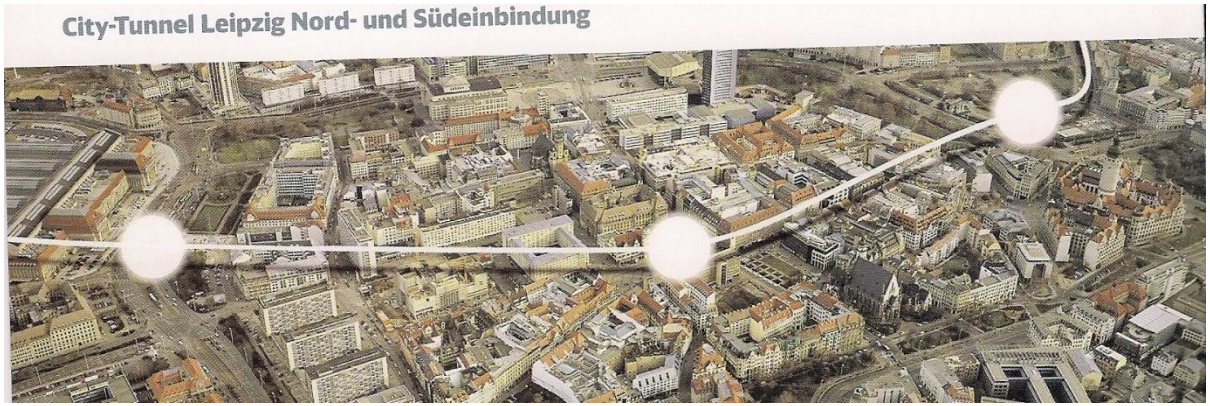
Leipzig - Reţeaua feroviară a oraşului

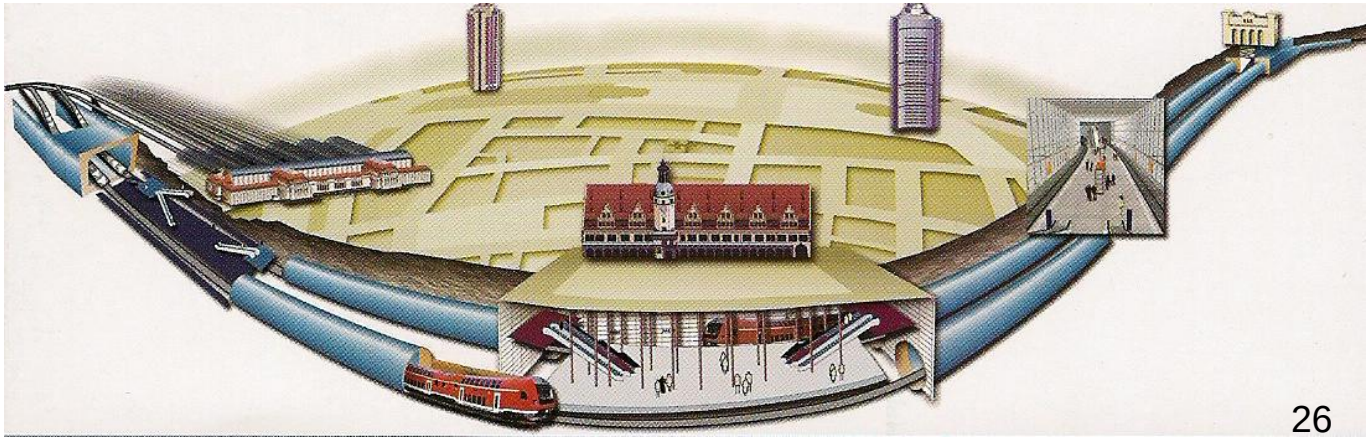


MOBILITATEA - MEDIUL - ENERGIA

Bunele practici europene

Leipzig





MOBILITATE - MEDIU - ENERGIE

Bunele practici europene

Viena - Reţeaua feroviară a oraşului

Bunele practici europene

Viena - Realizarea staţiei de tranzit

Viena - Staţiile terminus Sudbahnhof şi Ostbahnhof

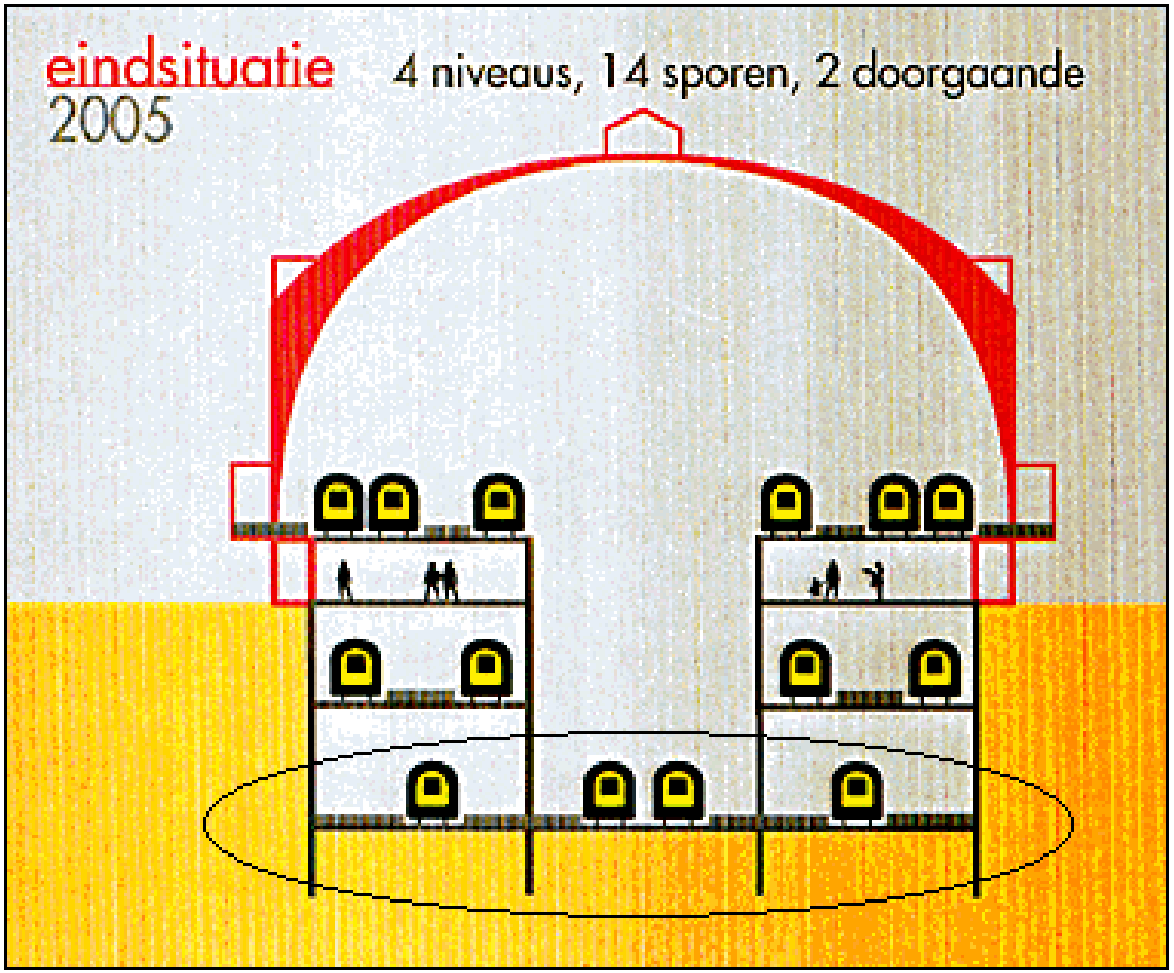
Bunele practici europene

Viena - Hauptbahnhof - stadiul final (machetă)

ANTWERPEN (ANVERS)

Bunele practici europene

ANTWERPEN (ANVERS)



Bunele practici europene

Alte realizări feroviare care integrează transportul regional cu cel urban:

- **Varsovia,** c.f. subtraversează orașul, cu trei stații;
- **Bruxelles**, idem;
- **Paris**, rețea expresă regională (RER) care subtraversează orașul;
- **München** - S-Bahn (1972), pentru scurt parcurs
- **Zürich**, cu linii subterane de lung și scurt parcurs;
- **Stuttgart "21",** noua gară subterană cu subtraversarea orașului (in construcție);

TRAM-TRENUL
Conceptul care integreaza efectiv transportul feroviar regional cu cel urban

Un sistem de transport public cu material rulant uşor (**LRV**), capabil să se deplaseze atat pe infrastructura de cale ferată cat şi pe cea de tramvai, asigurând astfel o legătură continuuă, între reţeaua urbană a liniilor de tramvai şi liniile feroviare din zona limitrofă.

Sistemul elimina transbordarea calatorilor din tren in sistemul de transport public urban si invers, contribuind astfel la cresterea confortului si a calitatii vietii.

MOBILITATE - MEDIU - ENERGIE

Bunele practici europene

TRAM-TRENUL

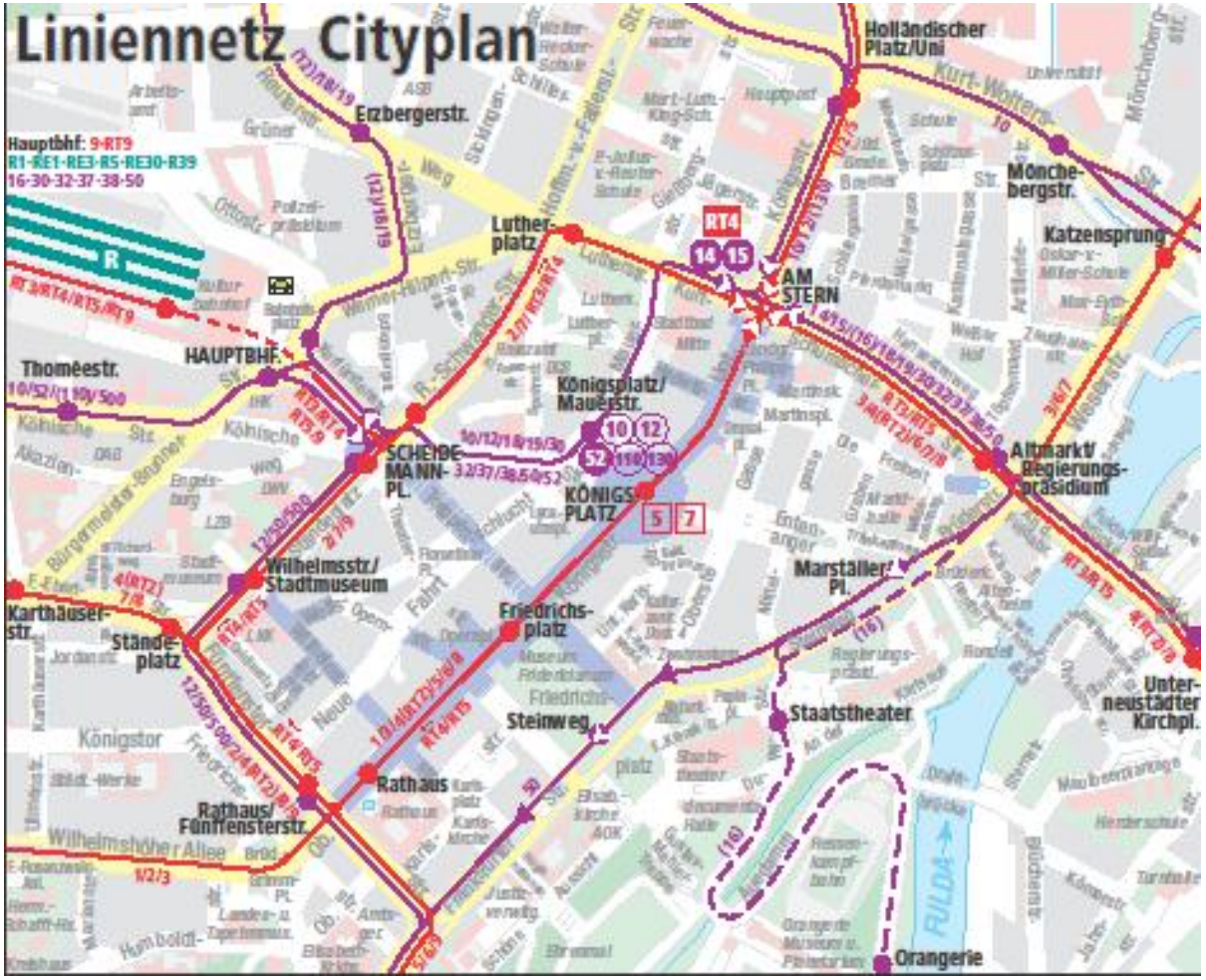
MODELUL KARLSRUHE

MOBILITATE - MEDIU - ENERGIE

Bunele practici europene

TRAM-TRENUL

REŢEAUA TRAM-TREN KASSEL



MOBILITATE - MEDIU - ENERGIE

Bunele practici europene

TRAM-TRENUL

KASSEL

Bunele practici europene

TRAM-TRENUL

Alte realizari din Europa

Marea Britanie:

- Manchester
- Sheffield

Franţa:

- Strasbourg
- Mulhouse
- Paris - T4

Spania:

- Cadiz
- Alicante

Etc...

Bunele practici europene

CONCLUZIE:

În Europa și nu numai, conceptul de transport public din jurul marilor aglomerări urbane se bazează, in mare măsură, pe sistemele de transport feroviar (**S-Bahn, RER,** etc.), coroborat cu sistemul **P&R,** inclusiv în zona urbană.

În acest scop, s-a recurs la transformarea totală sau parțială a gărilor din tip terminus în gări de tranzit, de regulă, cu tunele care traversează orașul, transformare determinată , în unele cazuri și de apariția trenurilor de mare viteză

Sursa: http://kurier.at/

5. Cum au gândit românii acum 100 de ani

ASUPRA LINIEI FERATE

TRAVERSAND CAPITALA DEALUNGUL DAMBOVIȚEI

DE

CINCINAT I. SFINȚESCU

INGINER-ŞEF

DIRECTOR GENERAL AL CASEI

LUCRĂRILOR ORAŞULUI BUCUREŞTI

I. Introducere

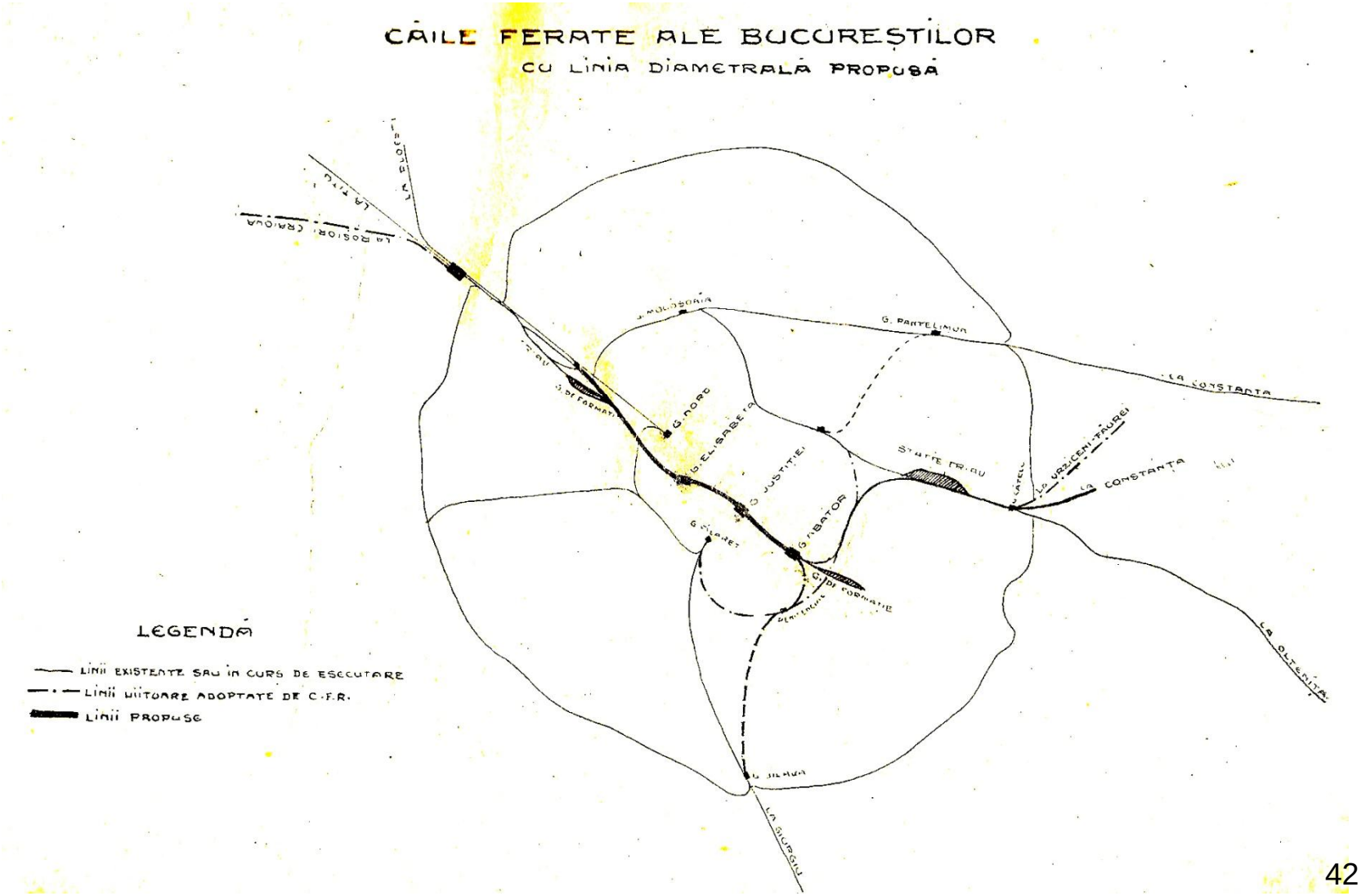
Sunt prea cunoscute vechile intenţiuni ale administraţiunei Căilor Ferate Române (de pe la 1894) de a clădi o Gară Centrală lângă Dâmboviţa, aproape de podul Sf Elefterie, în locul celorlalte gări de pasageri acum în exploatare în Capitală. Niciodată, după câte ştim, Direcţiunea Generală a Căilor Ferate nu a avut însă proecte *definitive*, de execuţie pentru această gară şi a accesoriilor ei, şi mai ales pentru cu o linie de centură a avut şi are încă mulţi adepţi, mai ales printre cetăţenii oraşului şi oamenii politici (cari nu prea cunosc chestiunile de căi ferate) şi a fost chiar propusă prin unul din planurile de sistematizare a Capitalei, cari au fost prezentate la concursul public din 1906 şi despre care s'a scris şi în Buletinul Societăţei Politecnice. Ideea aceasta, cum era şi de aşteptat, a fost cu competenţă combătută de *D-l Perieţeanu* în precitatele studii.

Sursa: Buletinul AGIR 1925-1926

Cum au gandit romanii acum 100 de ani

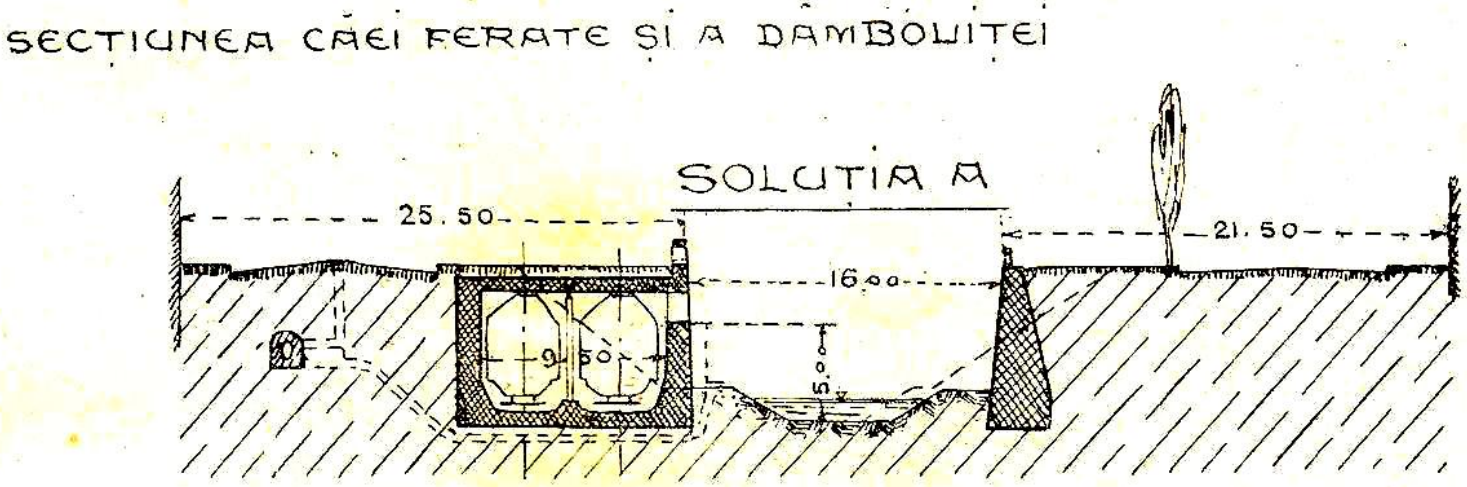
Sistemul ce propunem la Bucureşti (vezi fig. 2, pag. 175) ar fi o linie dublă pe malul Dâmboviţei, cu trei gări: la b-dul Elisabeta, la palatul Justiţiei şi la Abator. Celelalte gări de astăzi ar rămâne pentru mărfuri. Toate trenurile spre Chitila ar pleca dintr'o gară de formaţie din estul Abatorului, şi ar trece prin cele trei gări noi; toate trenurile spre Consianţa, Oltenița, Giurgiu ar pleca dintr'o altă gară de formaţie din vestul b-dului Elisabeta şi ar trece de asemenea prin cele trei gări (vezi fig. 3, pag 176).

Cum au gândit românii acum 100 de ani

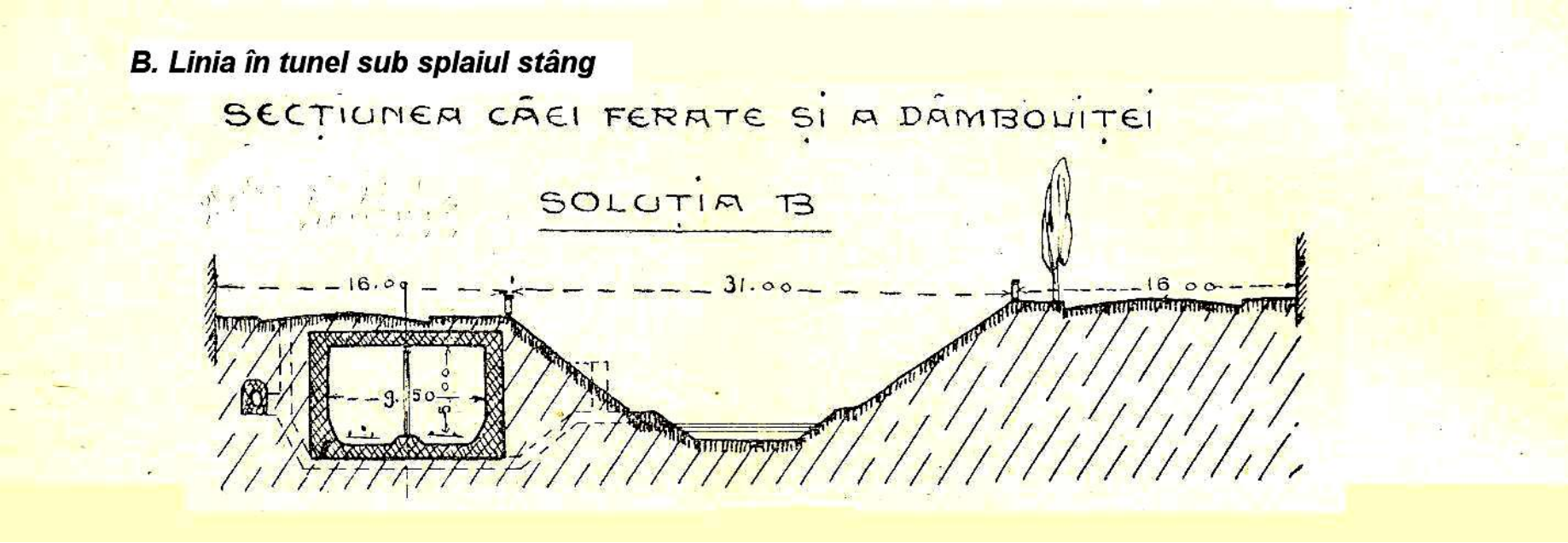


Cum au gandit romanii acum 100 de ani

A. Calea ferată pe taluz

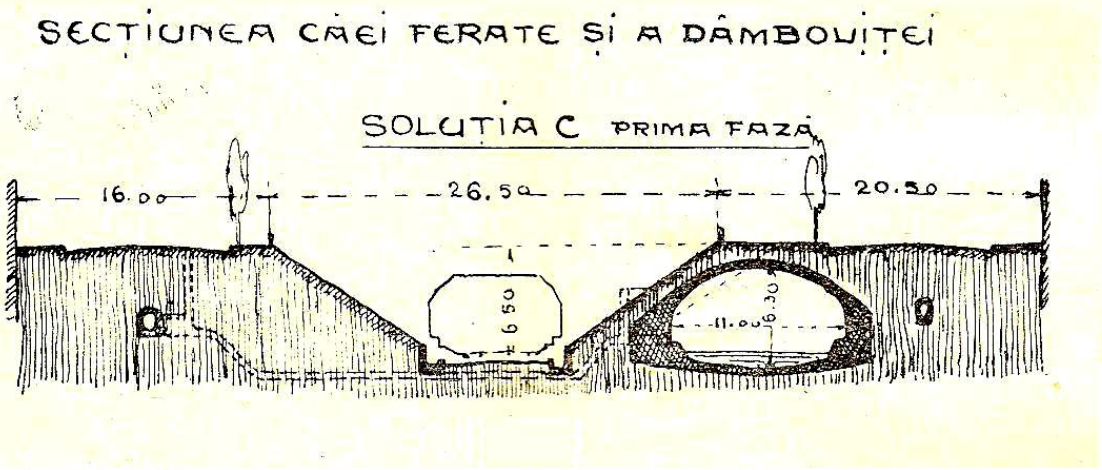


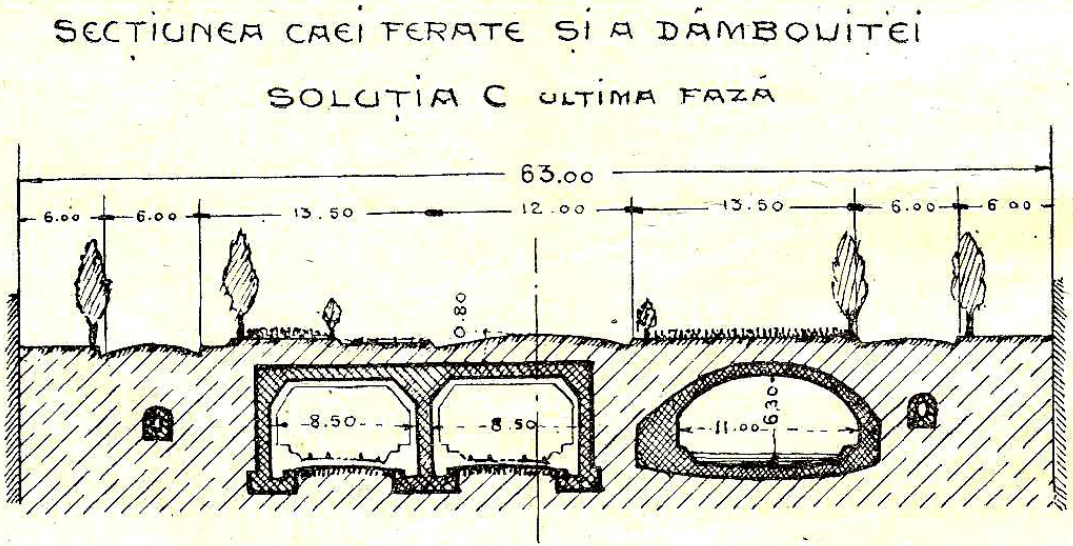
Cum au gandit românii acum 100 de ani



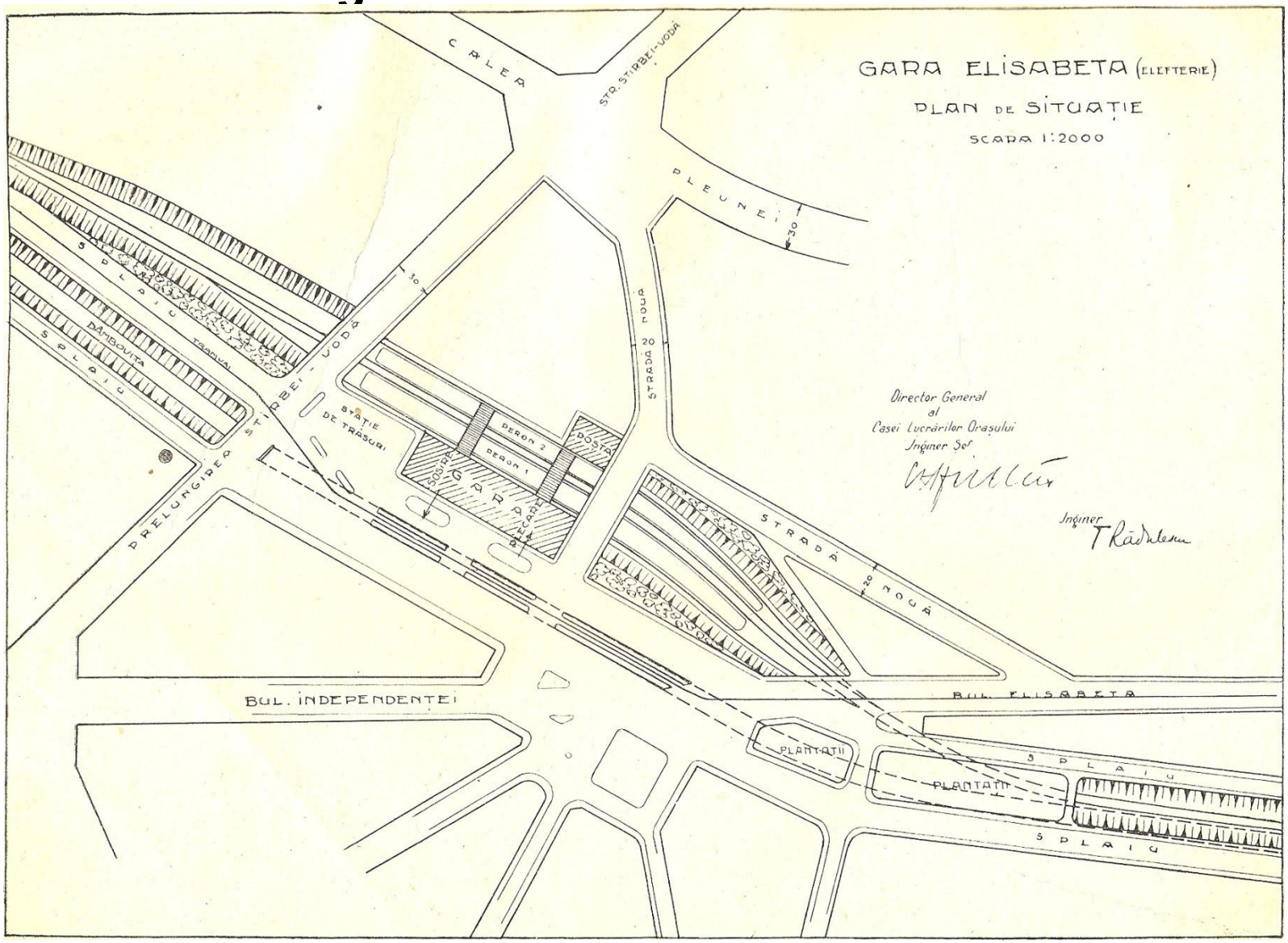
Cum au gandit romanii acum 100 de ani

C. Linia în albia Dâmboviței iar apa Dâmboviței în canal închis

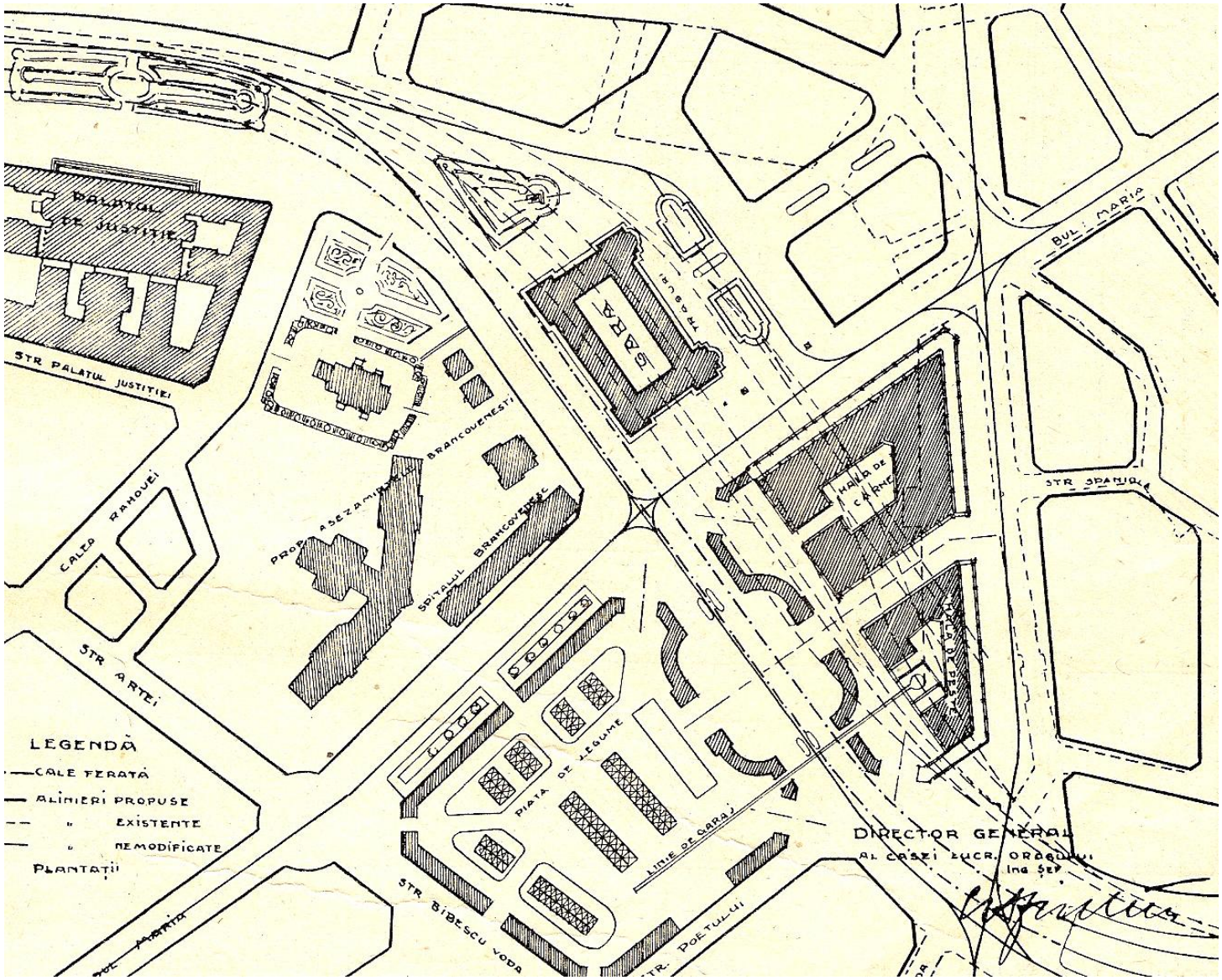




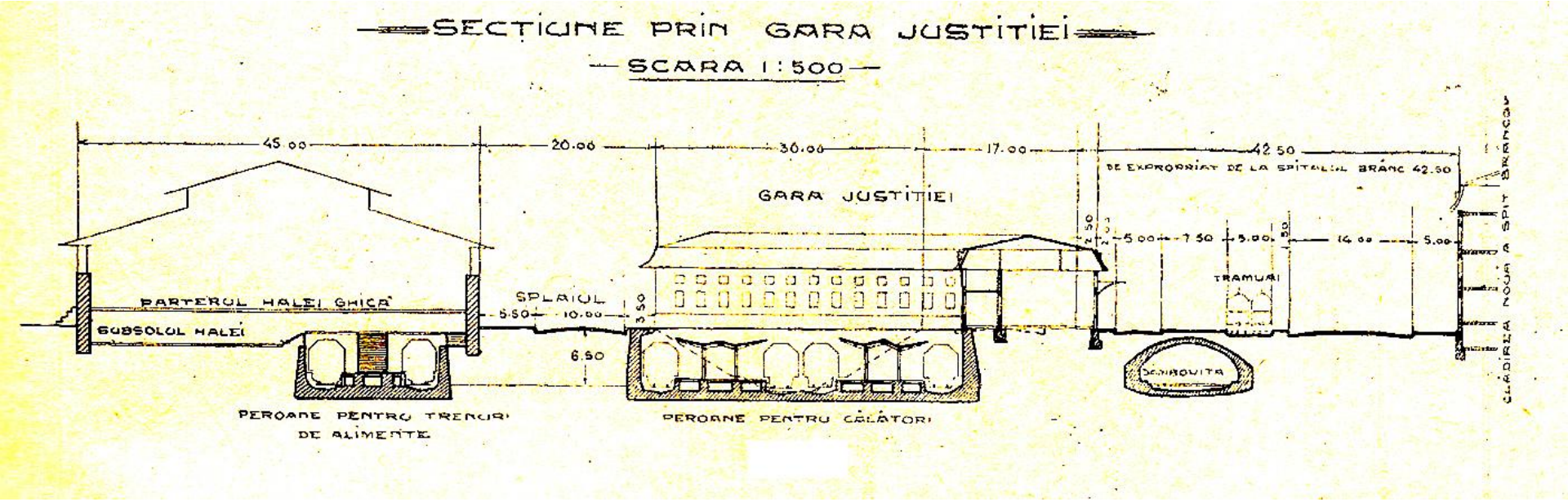
Cum au gandit romanii acum 100 de ani



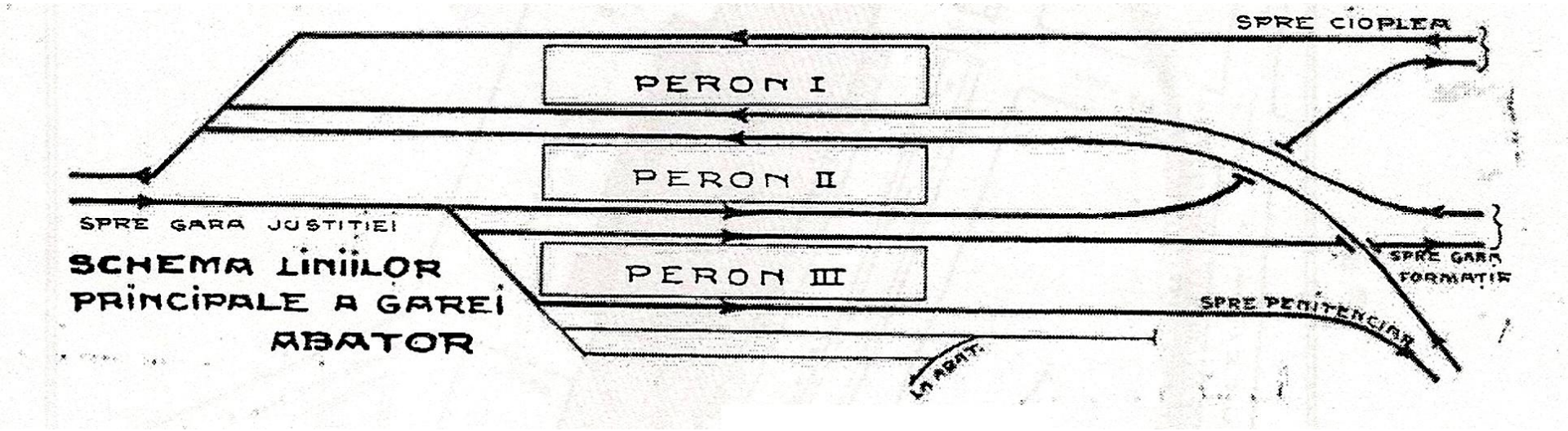
Cum au gandit romanii acum 100 de ani



Cum au gandit romanii acum 100 de ani



Cum au gandit romanii acum 100 de ani



Cum au gândit românii acum 100 de ani

CONCLUZIILE STUDIULUI

“Din studiul de faţă reiese că pentru traficul de călători, sistemul cu o linie diametrală cu mai multe gări satisface pe deplin atât interesele căilor ferate, cât şi ale oraşului”;

“Motive de ordin estetic ne-au hotărât a alege traseul în traşee, mai ales spre centrul Capitalei”;

“Sistemul permite plecarea a 400 de trenuri pe zi şi sosirea a altor 400, adică a unui număr de trenuri de zece ori mai mare de cât poate primi astăzi Gara de Nord, ceeace este suficient chiar pentru o populaţie de câteva milioane de locuitori”;

“Cum toate aceste chestiuni sunt de o importanţă hotărâtoare, atât pentru viitorul Capitalei cât şi pentru buna funcţionare a căilor ferate, credem că e absolut.....”;

“Problema căilor ferate pentru Bucureşti este cheia dezvoltării sale economice”.

MOBILITATE - MEDIU - ENERGIE

6 – Situația actuală din România

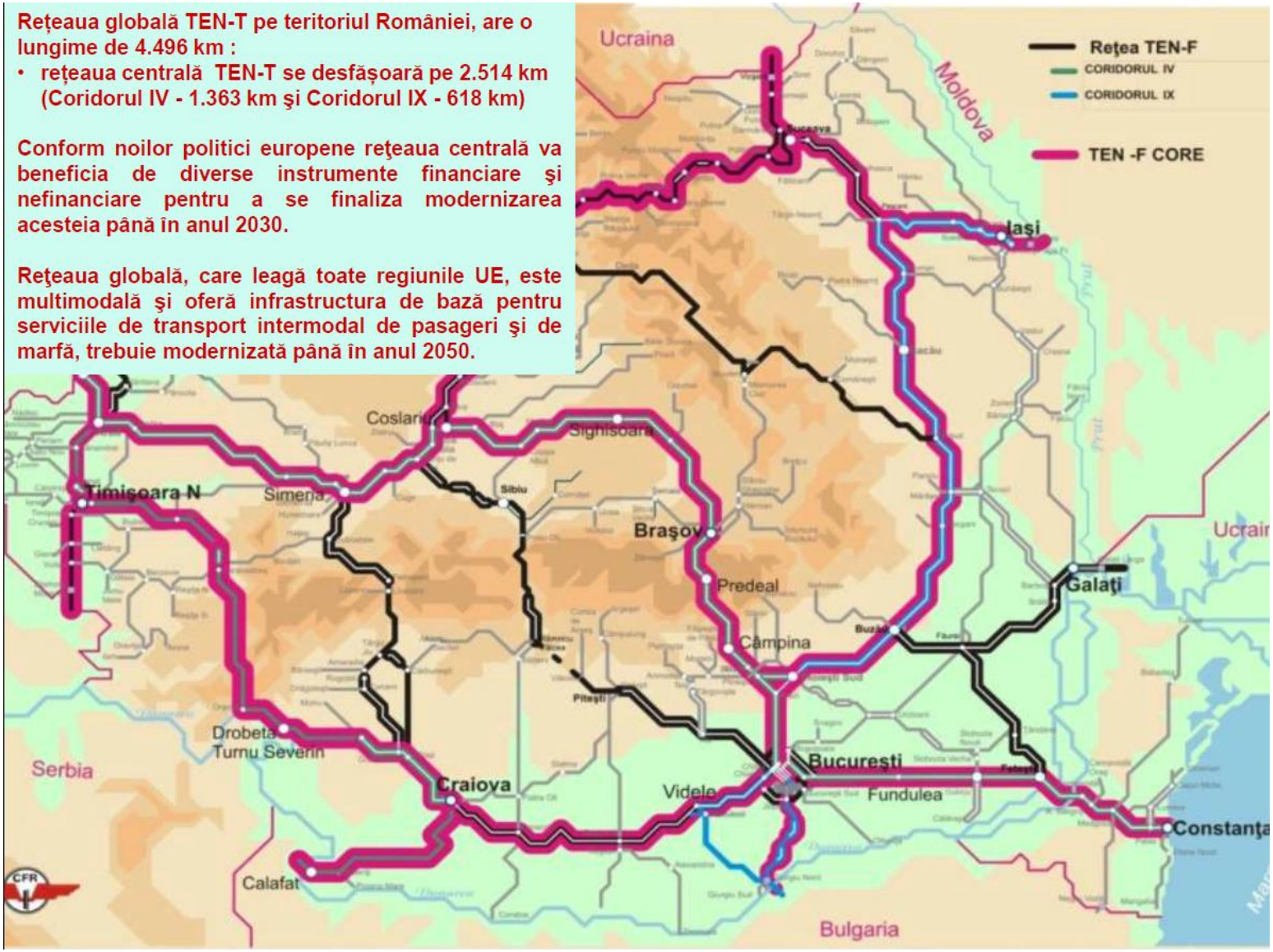
6.1 În transportul feroviar de lung parcurs

Rețeaua globală TEN-T pe teritoriul României, are o lungime de 4.496 km :

- **rețeaua centrală TEN-T se desfășoară pe 2.514 km (Coridorul IV - 1.363 km şi Coridorul IX - 618 km)**

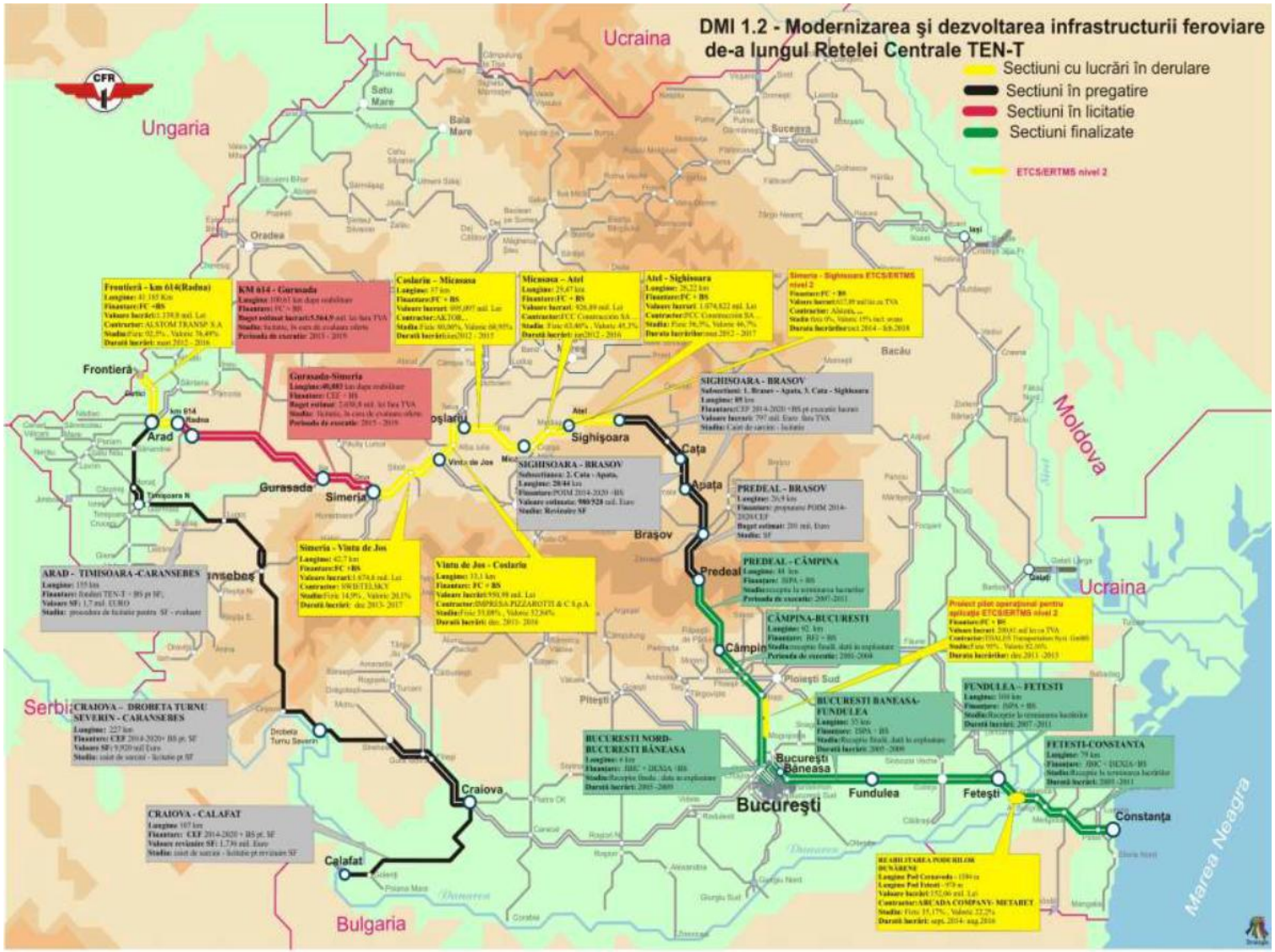
Conform noilor politici europene reţeaua centrală va beneficia de diverse instrumente financiare şi nefinanciare pentru a se finaliza modernizarea acesteia până în anul 2030.

Reţeaua globală, care leagă toate regiunile UE, este multimodală şi oferă infrastructura de bază pentru serviciile de transport intermodal de pasageri şi de marfă, trebuie modernizată până în anul 2050.

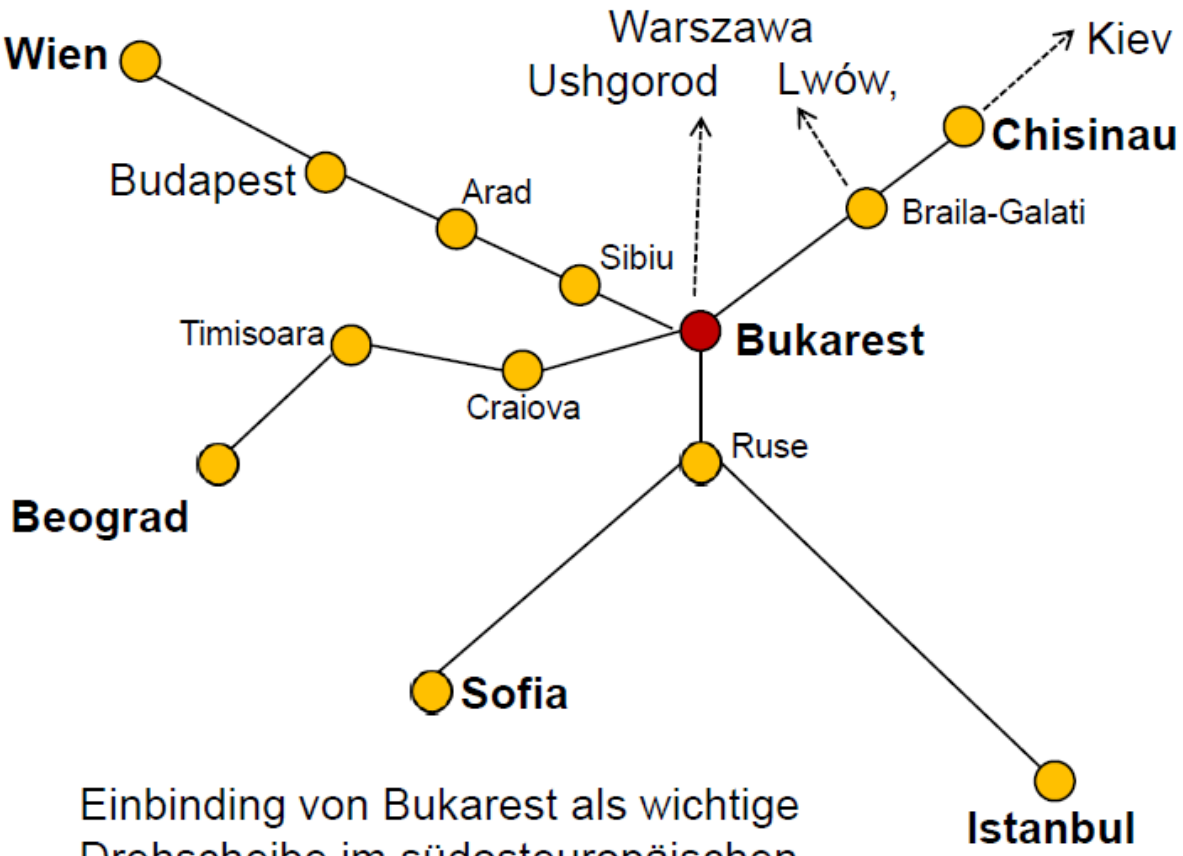


6 – Situația actuală din România

6.1 În transportul feroviar de lung parcurs - Stadiul modernizării rețelei centrale TEN-T



6.1-Reteaua internationala a metropolelor in perspectiva LMV
Internationales Metropolnetz mit HGV-Perspektive



Einbinding von Bukarest als wichtige Drehscheibe im südosteuropäischen Metropolennetz

6 – Situația actuală din România

Sursele de finanţare pentru programele de modernizare şi dezvoltare a infrastructurii feroviare pentru perioada 2014-2020 sunt Fondul de Coeziune şi Fondul European de Dezvoltare Regională.

Fondurile europene nerambursabile (FEN) disponibile pentru implementarea proiectele de infrastructură feroviară in perioada 2014-2020:

- **1.191.605.313 Euro prin Programul Operaţional Infrastructură Mare POIM 2014-2020**
- **1.200.000.000 Euro prin Mecanismul Connecting Europe Facitily CEF 2014-2020**

Programele de modernizare şi dezvoltare a infrastructurii feroviare initiate de CFR pentru perioada 2015-2020 :

- **Program de modernizare a liniilor de cale ferată noi, convenționale sau de mare viteză;**
- **Program de electrificări;**
- **Program de lucrări de îmbunătățire a liniilor existente, inclusiv lucrări de reconstrucție pentru viteză sporită, orar cadenţat şi servicii feroviare;**
- **Program de reabilitare a podurilor și a tunelurilor;**
- **Program de modernizare a stațiilor de cale ferată;**
- **Program de îmbunătăţire a siguranţei traficului;**
- **Program de cooperare transfrontalieră;**
- **Program de reabilitare a căilor ferate cu importanţă turistică.**

SURSA: CN CFR SA

6.2-Necesitatea realizării unui sistem de transport public integrat în București și zona sa de influență (urban, suburban și regional)

Dezvoltarea activitatilor industriale, comerciale şi crearea de parcuri rezidentiale, în afara oraşelor, coroborate cu cresterea gradului de motorizare, în lipsa unei oferte atractive de transport public produc:

-**Ambuteiaje in trafic**-Bucureştiul pe locul opt în lume în privinţa congestionării traficului*)

-**Poluare-** Numar particole pe m.cub de aer este de 3-4 X mai mare decat media europeana**)

-**Accidente-**România ocupă locul 2 în Europa cu 92 de accidente mortale la 1 mil. de locuitori, faţă de media din UE cu 52 de accidentaţi mortal ***)

-**Costuri externe importante**,de regulă necuantificate

-**Schimbari climatice,** evidente (tornade în România??!!)

SURSA:

*) Compania olandeză TomTom, după analizarea în 2014 a traficului din 200 de oraşe ale lumii

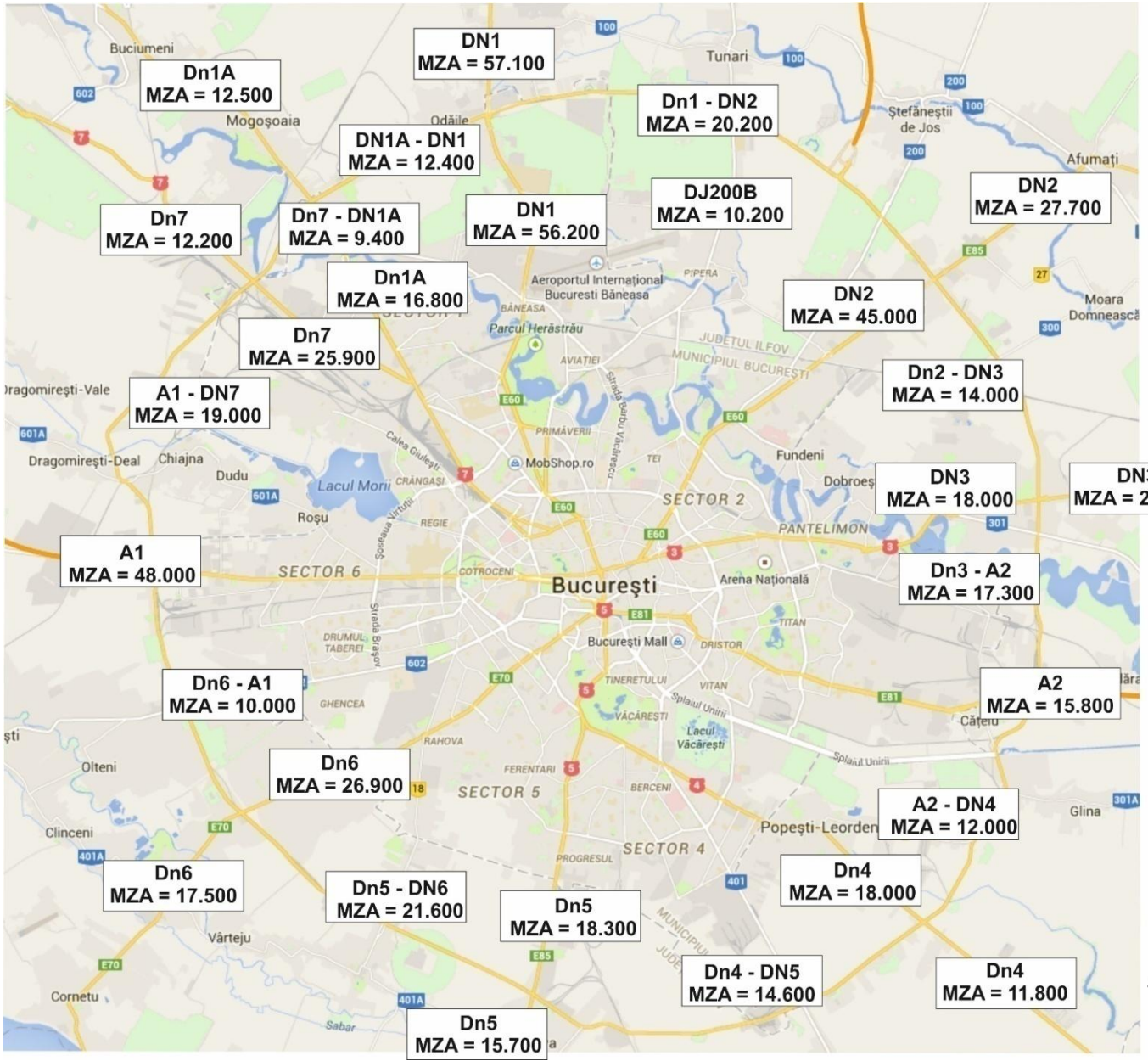
**) Agenţia pentru Protectia Mediului Bucuresti

***) Comisia Europeana

6.2. Situația Municipiului București

"Presiunea" zilnica a autoturismelor asupra Bucureştiului

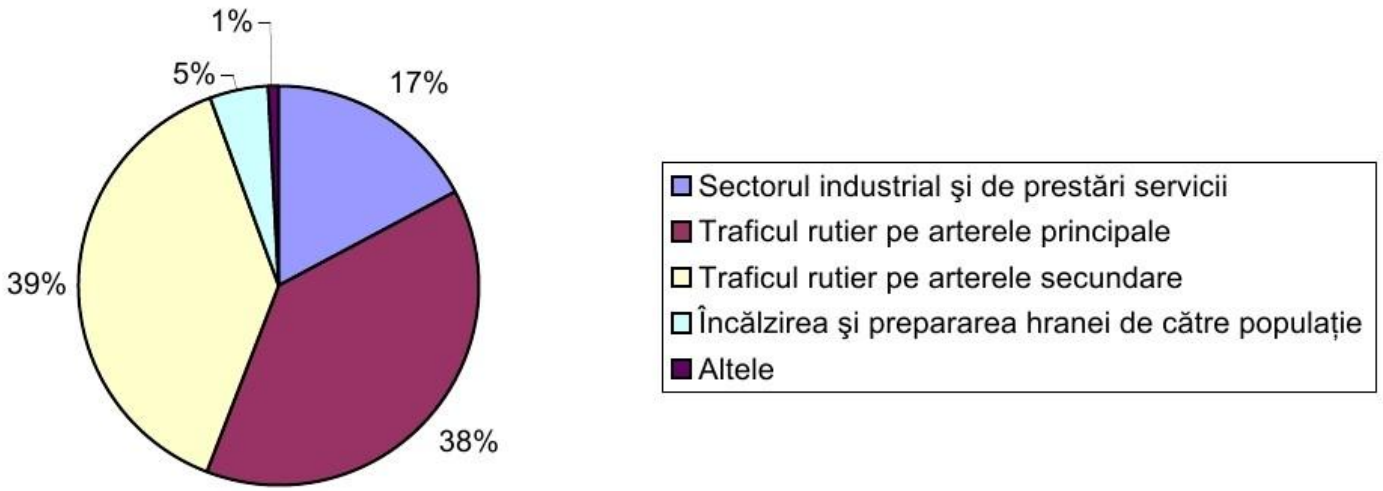
(**peste 600 mii media zilnica!**)



Sursa: PMB

6.2. Situația Municipiului București

NOx - Emisii totale în Municipiul Bucureşti, pe categorii de activități



77% din emisiile poluante din București se datorează traficului rutier

Sursa: Primăria Municipiului București

6.2- Ce este de făcut pentru București și zona sa de influență în transporturi?

Să organizam "**un transport urban si o navetă curate**", prin realizarea unui sistem de transport public integrat și atractiv, bazat pe sistemele electrice (cale ferată, metrou, tramvai, troleibuz), acolo unde este posibil, completat de autobuze si microbuze performante dpdv al protecţiei mediului.

Să redeschidem legătura de cale ferată București Nord – Giurgiu, inclusiv centura;

Să realizăm legătura feroviară dintre Bucuresti Nord si Aeroportul Otopeni

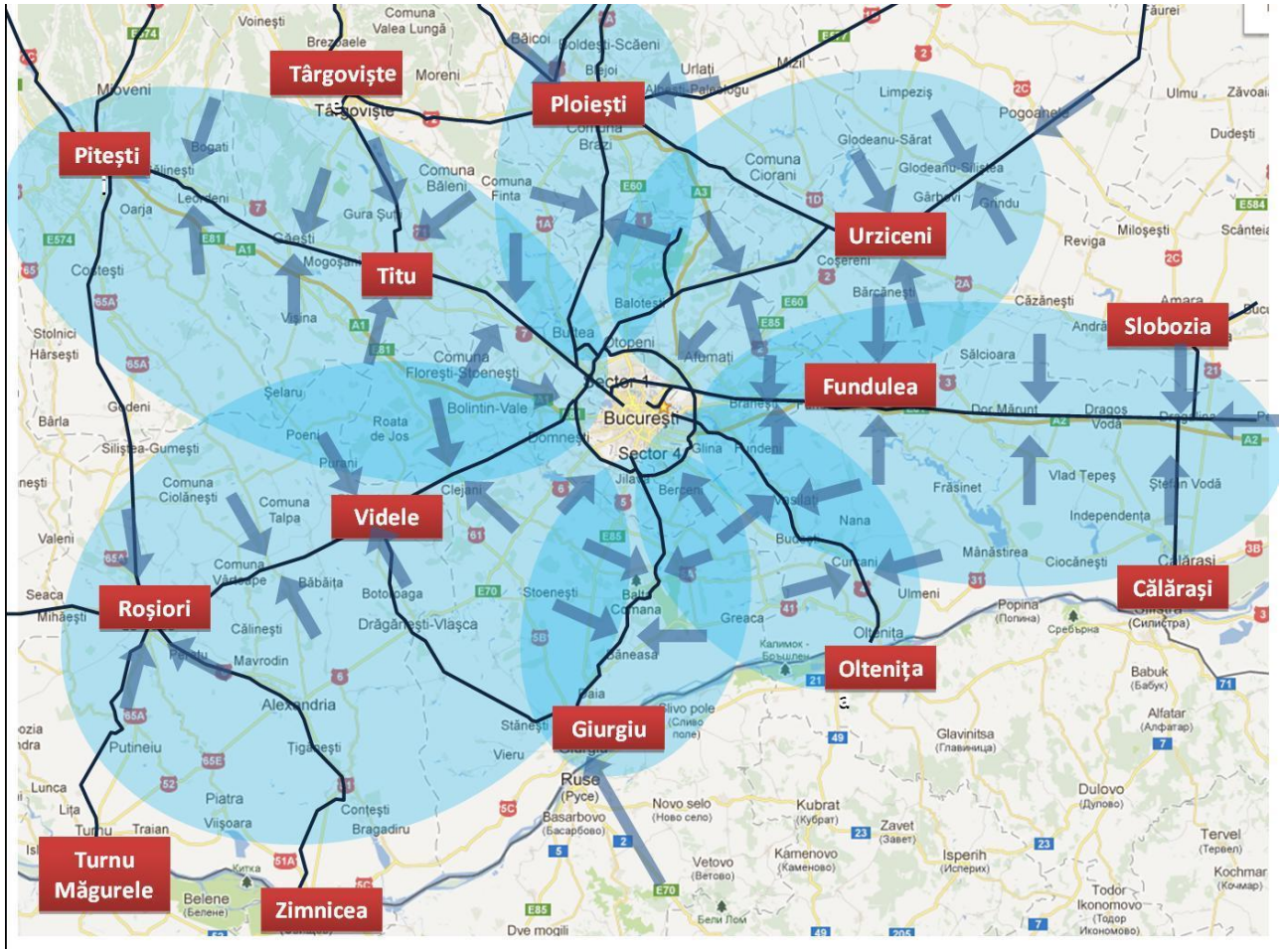
Să introducem sistemul "Park&Ride".

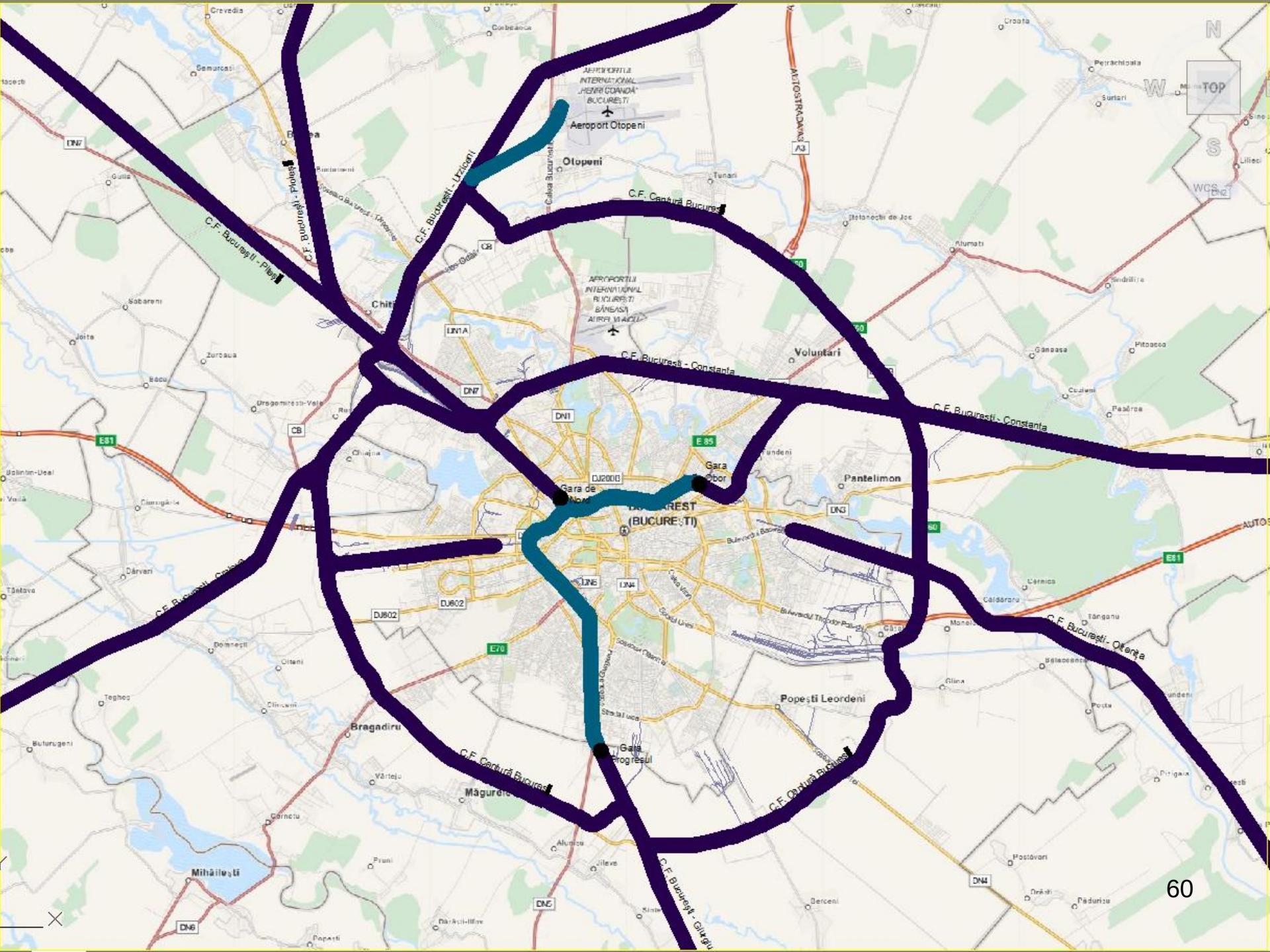
Să modernizăm și să electrificăm reţeaua de cale ferată **suburbană/regională** (Bucuresti-Pitesti, Bucuresti-Giurgiu (Ruse), Bucuresti-Urziceni – Făurei, centura feroviară a Buc.).

Să modernizăm Gara de Nord și să o transformăm în gară de tranzit.

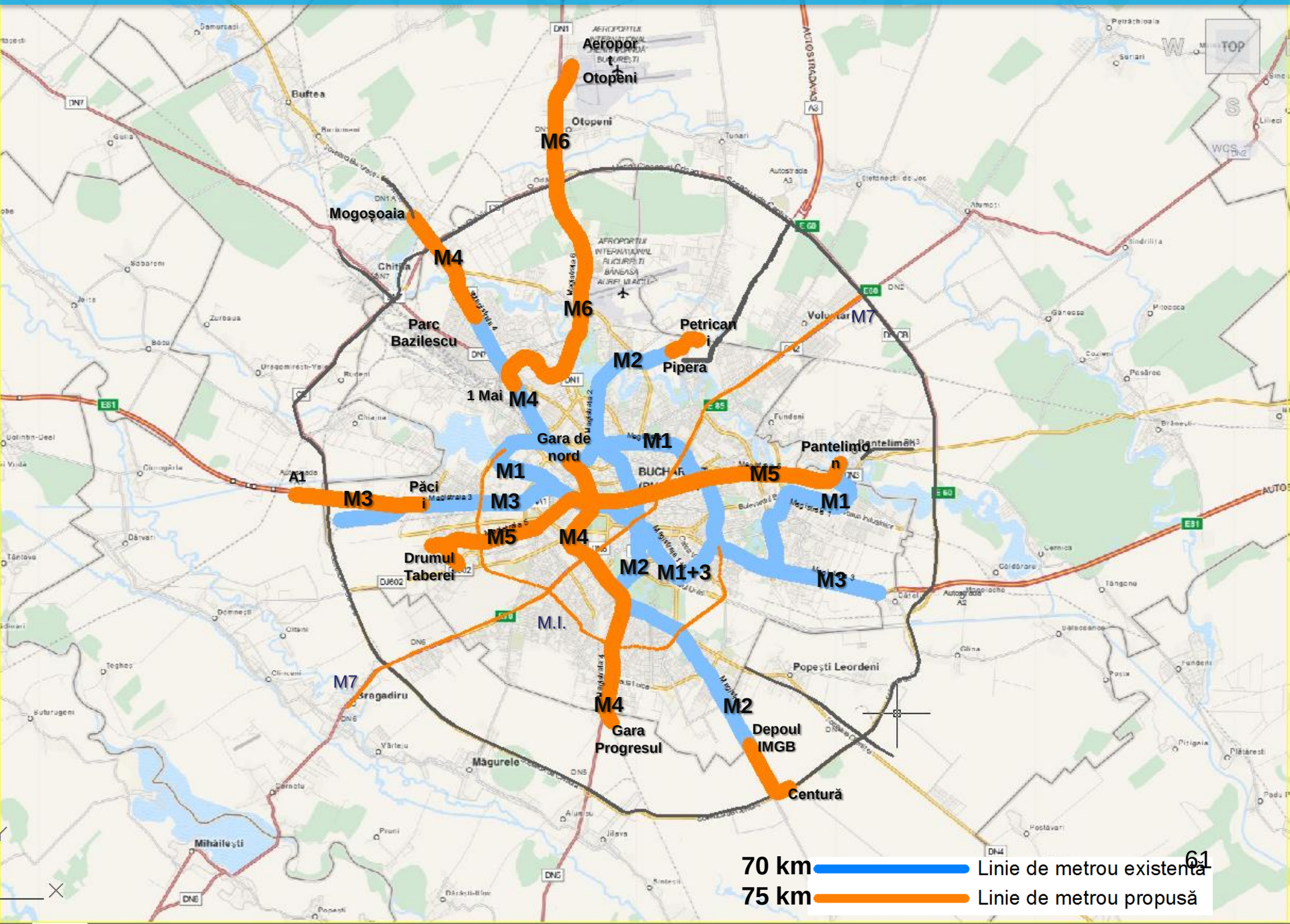
Să dotăm parcul de material rulant feroviar cu rame electrice, mult mai economice**.**

Ce este de făcut pentru București și zona sa de influență în transporturi?

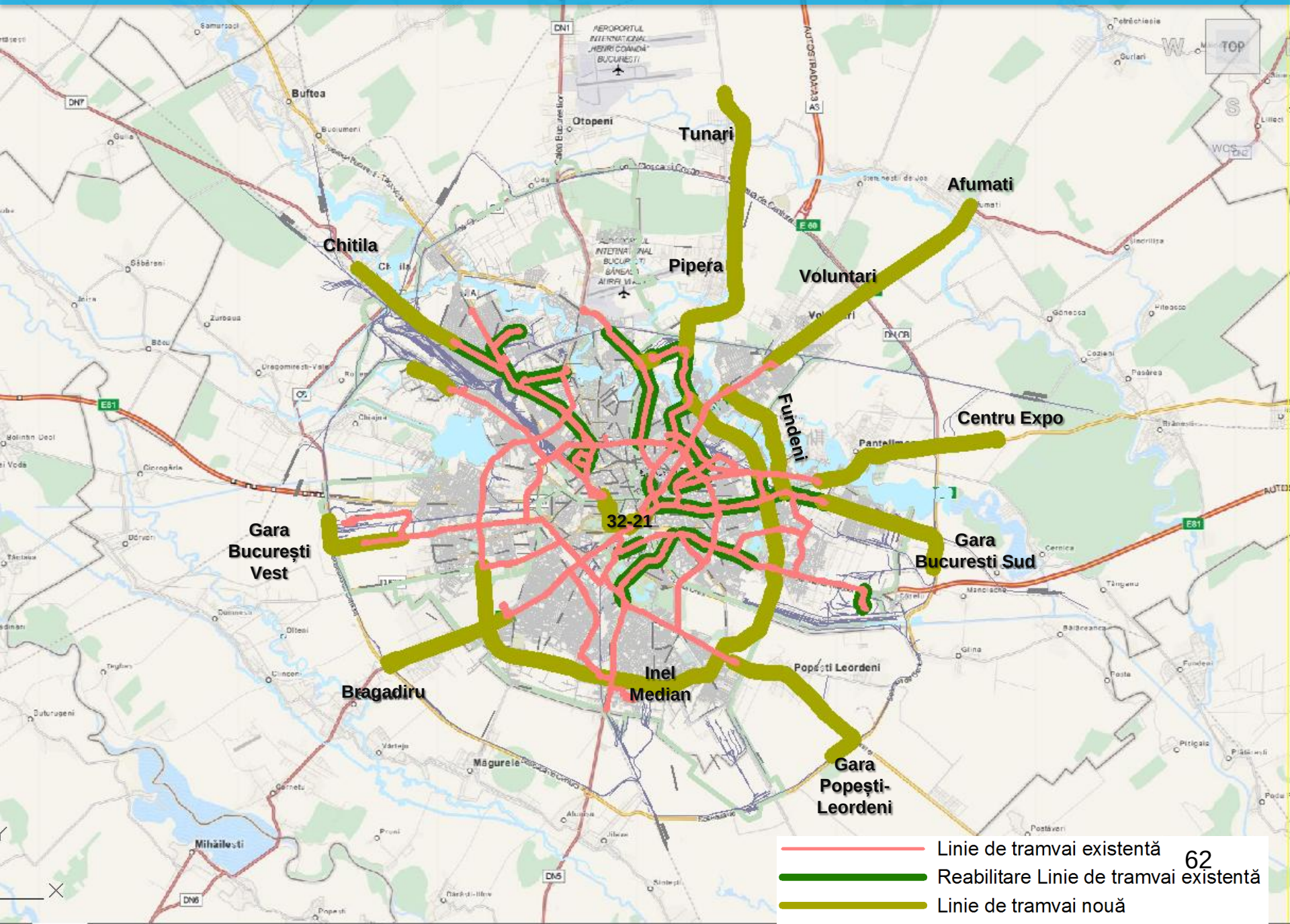



Aeroport Otopeni
Otopeni
C.F. Centură București
C.F. București - Constanța
C.F. București - Ploiești
C.F. București - Urziceni
C.F. București - Pitești
C.F. București - Giurgiu
C.F. București - Oltenița
Voluntari
Pantelimon
Gara de Nord
Gara Obor
Gara Progresul
Popești Leordeni
Bragadiru
Măgurele
Mihăilești
DN1
DN1A
DN2
DN3
DN4
DN5
DN6
DN7
DJ200B
DJ602
E 85
E 81
E 70
A3
TOP

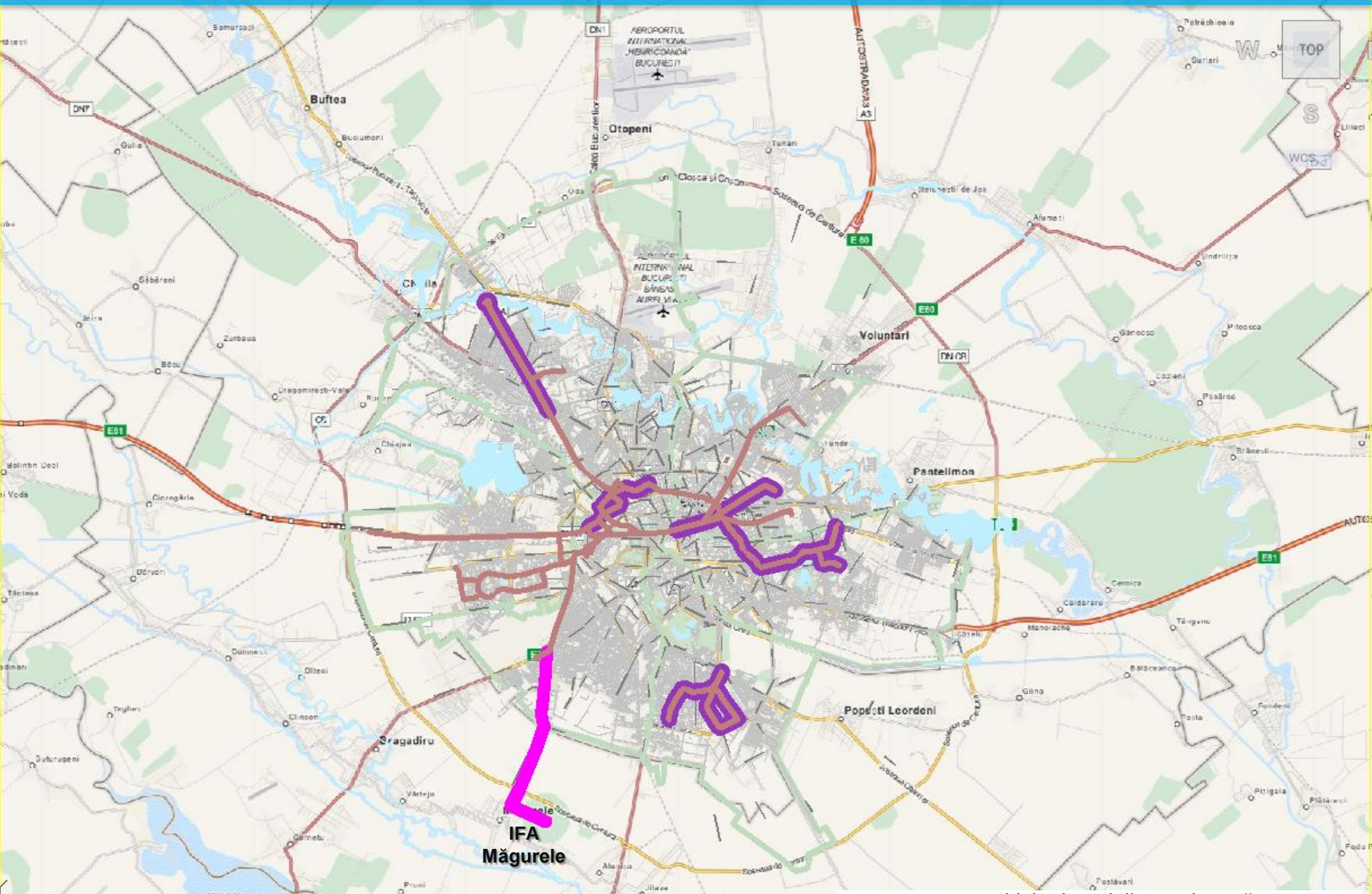
Rețeaua de metrou



Rețeaua de tramvai



Rețeaua de troleibuz



7.- Concluzii si propuneri

- Modernizarea infrastructurii feroviare are mari rămâneri în urmă!
In cca. 15 ani s-au modernizat 364 km (Constanța-București-Predeal). În acest ritm modernizarea a celorlalți cca. 4100 km , din rețeua TEN-T, se va finaliza peste 170 de ani! Dar ce se întâmplă cu restul rețelei?

- Este indispensabilă realizarea unei strategii de dezvoltare a tuturor sistemelor de transport, pe termen mediu și lung, în spiritul politicii europene, care să fie materializată indiferent de fluctuațiile factorilor de decizie; **MPGT actual nu constituie o strategie.**

- Este necesară concentrarea eforturilor la toate nivelurile pentru creșterea ritmului și calității proiectelor și a lucrărilor de execuție;

- Se impune eliminarea tratamentului diferențiat privind alocarea resurselor bugetare necesare sectoarelor rutier si feroviar, net defavorabil c.f. in ultimii 25 de ani;

- Numai cu un sistem de transport feroviar suburban/regional integrat cu sistemul de transport public urban se vor putea elimina partial disfunctiile generate de traficul rutier în aglomerările urbane și se va asigura creșterea calității vieții cetățenilor; Prioritară este capitala și zona sa de influență

- **De luat in considerație și proiectele europene** care afectează zona: ERGO; (Euroregiunea Ruse-Giurgiu), Macroregiunea Dunării, RAIL4SEE;

-Nu în ultimul rând **trebuie susținută industria autohtonă de profil** care, în cooperare cu firme de renume, să contribuie la modernizarea sistemelor de transport.

Aşa NU!

Aşa DA!

CONCLUZIA CONCLUZIILOR

Având în vedere starea infrastructurii și a materialului rulant din sistemele de transport din România precum și necesitatea aplicării politicii Uniunii Europene și a bunelor practici pentru integrarea acestor sisteme rezultă că, în România, este mult de lucru pe termen mediu și lung.

Cu alte cuvinte spus România este o piață cu potențial.

Pentru materializarea acestor proiecte este necesar însă un efort financiar și organizatoric conjugat precum și indispensabila "VOINȚĂ POLITICĂ"!

VA MULTUMESC PENTRU ATENTIE

Octavian Udrište

Tel: 0724 459 655
Email: octavian.udriste@clubmetropolitan.ro

18 Noiembrie 2015