



PLATFORMA DE MEDIU
pentru
BUCUREȘTI

STAREA MEDIULUI ÎN BUCUREȘTI



MOBILITATEA URBANĂ

UN PROGRAM ÎNȚIAT DE

FUNDAȚIA
COMUNITARĂ
BUCUREȘTI



ING

Idei principale

- **Municipiul București este un oraș cu probleme de mobilitate specifice orașelor care nu au început încă tranziția de la transportul motorizat către alte tipuri de transport alternativ.** Eforturile instituțiilor publice sunt orientate predominant spre rezolvarea problemelor de trafic existente (aglomerație, parcare, securitate) și nu pe înlocuirea treptată a acestui tip de mobilitate cu unul mult mai sustenabil.
- **Chiar dacă Infrastructura rutieră a fost îmbunătățită semnificativ în ultimii 20 de ani,** este depășită din punct de vedere al capacității de a susține circulația unui parc auto într-o creștere continuă și nevoile de mobilitate ale unor funcții urbane amplasate de multe ori insuficient documentat (de exemplu, cartiere rezidențiale, spații de birouri, platforme comerciale).
- **Parcul auto a înregistrat o creștere în ultimii ani, însă fără o înnoire semnificativă a acestuia** și fără tendință evidentă de trecere către motorizarea hibridă sau electrică. Autovehiculele electrice reprezintă 1,25% din totalul parcului auto, iar cele cu alte tipuri de motorizări 7,51%.
- **Lipsa spațiilor de parcare** afectează în prezent semnificativ circulația rutieră și pietonală, estetica peisajului urban și reprezintă un motiv frecvent al conflictelor de natură socială.
- **Securitatea traficului înregistrează o tendință de îmbunătățire,** chiar dacă numărul de accidente, inclusiv cu decese și răniți grav rămâne încă mai ridicat decât în alte orașe europene.
- **Transportul în comun are o cotă de 36% din totalul mobilității bucureștene.** Din cele 2,59 milioane călătorii cu mijloacele de transport în comun, cea mai mare parte revine transportului cu autobuze (26%), metrou (33%) și tramvai (18%). Calitatea transportului public înregistrează fluctuații, în funcție de caracteristicile generale ale traficului, investițiile în înnoirea flotei de vehicule, conectarea între mijloacele de transport, preferințele și comportamentele călătorilor. În ansamblu, tariful, acoperirea și frecvența mijloacelor de transport public este bună, existând unele probleme în ceea ce privește confortul, mai ales pe rutele foarte aglomerate.
- **Transportul verde nu beneficiază de o infrastructură adecvată,** care să îl facă eficient și atractiv. 15% din populația municipiului București alege să meargă frecvent pe jos către destinațiile vizate și doar 1% să folosească bicicleta.
- **Mobilitatea urbană reprezintă o cauză importantă a degradării calității mediului** în municipiul București, atât prin contribuția la poluarea aerului și zgomot, cât și prin aglomerația și insecuritatea accentuată.

Cuprins

Introducere	4
Infrastructura de transport în municipiul București	5
Caracteristicile mobilității urbane în municipiul București	11
Ce provocări sunt și ce cum poate contribui societatea civilă?	17
Concluzii	20

Introducere

Mobilitatea este una dintre nevoile umane esențiale pentru societatea umană și una dintre componentele esențiale ale stilului de viață urban. Astfel, mobilitatea persoanelor și a mărfurilor susțin funcționalitatea orașelor și a celorlalte forme de organizare ale societății umane.

Cel mai adesea, oamenii se mișcă între locuință și locul de muncă, spații comerciale, spații de recreere/divertisment sau către alte locuințe. De asemenea, mărfurile (materii prime sau produse) circulă între zone de proveniență, intermediari, prelucrători, comercianți și/sau consumatori.

Mobilitatea urbană este influențată de:

- tipurile de infrastructuri disponibile (rutieră, feroviară, navală, aeriană, pietonală, pe bicicletă), inclusiv de calitatea, eficiența, accesibilitatea și nivelul de intermodalitate;
- tipurile de servicii de transport disponibile (transport individual, transport public, transport privat), inclusiv de calitatea, accesibilitatea și nivelul de interconectare;
- caracteristicile socio-economice ale orașului (de exemplu, nivelul de dezvoltare, diversitatea economiei locale și regionale, numărul și densitatea populației, nivelul de educație al acesteia);
- amplasarea destinațiilor vizate în raport cu zonele sursă;
- motivațiile, preferințele și valorile existente în societate;
- sistemul legislativ (de exemplu, tipuri de restricții), inclusiv cel financiar (de exemplu, subvenții, taxe și impozite).

Chiar dacă mobilitatea urbană joacă un rol esențial în calitatea vieții în orașe, aceasta este o sursă importantă de presiuni asupra calității mediului. Suprafețele impermeabile, emisiile de gaze cu efect de seră, poluarea aerului, zgomotul și insecuritatea sunt printre cele mai frecvente presiuni asociate activităților ce susțin mobilitatea urbană. Astfel:

- Infrastructurile care susțin transporturile rutiere, feroviare și aeriene sunt dominant impermeabile, contribuind la perturbarea circuitului regional al apei. Ele reprezintă între 10-20% din suprafața totală a orașelor europene;
- Transporturile cauzează 24,6% din emisiile de gaze cu efect de seră la nivelul Uniunii Europene. Dintre toate, transporturile rutiere au cea mai mare contribuție la această valoare (71,7%). Din totalul de gaze cu efect de seră emise de transporturi, 23% sunt legate direct de activitatea din orașe.
- Transporturile contribuie cu 39% la emisiile de oxizi de azot, cu 30% la emisiile de carbon negru, cu 20% la emisiile de monoxid de carbon, cu 11% la emisiile de PM_{2,5}, cu 10% la emisiile de PM₁₀, cu 9% la emisiile de compuși organici volatili și cu 4% la emisiile de dioxid de sulf. S-au înregistrat tendințe de scădere pentru acești poluanți în perioada 1990-2016 la nivelul orașelor europene (41% la dioxid de azot, 40% la PM_{2,5}, 86% la monoxid de carbon, 87% la compuși organici volatili), pe fondul îmbunătățirii tehnologiilor din transporturi.
- Transporturile sunt printre principalele surse generatoare de zgomot în orașe. În România, 2,75 milioane de locuitori sunt expuși la niveluri de zgomot peste 55 dB(A) în timpul zilei și 1,96 milioane de locuitori la peste 45 dB(A) în timpul nopții;
- Transporturile adaugă riscuri de securitate la nivelul orașelor. Conform Buletinului siguranței rutiere al Inspectoratului General al Poliției - Raport anual 2023, în mediul urban din România indicele de mortalitate din accidente rutiere a fost de 19,4%.

Conform EEA (2019), între 6% și 8% din populația orașelor europene e expusă la concentrații peste valorile limită la PM_{2,5}, între 13 și 19% — la PM₁₀, 7-30% — la ozon și 7-8% — la dioxid de azot. Iar fiecare poluant emis în atmosferă prin transporturi înseamnă inclusiv costuri economice pentru orașele europene: 21,3 euro/kg de dioxid de azot, 123 euro/kg de PM_{2,5}, 22,3 euro/kg de PM₁₀, 10,9 euro/kg de dioxid de sulf (EEA, 2019). Dacă este adăugată contribuția la schimbările climatice, avem o imagine a impactului transporturilor asupra mediului, societății și economiei.

Din motivele enumerate anterior, transporturile au devenit ținta unor politici globale, europene și naționale, care vizează creșterea eficienței acestora și scăderea impacturilor negative asupra mediului, societății și economiei.

Pactul ecologic european include obiective clare de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră din transporturi cu 90% până în 2050, comparativ cu 1990. Directivele legate de calitatea atmosferei vizează de asemenea ținte ambițioase legate de reducerile de poluanți din transporturi. De asemenea, Declarația de La Valetta Vision Zero include obiective legate de reducerea cu 50% a accidentelor grave legate de transporturi până în 2030.

6.2

Infrastructura de transport în municipiul București

Municipiul București este cel mai important nod rutier, feroviar și aerian al României, fiind racordat la 3 autostrăzi (A1, A2 și A3), 8 drumuri naționale, 11 drumuri județene, 6 magistrale feroviare și 1 aeroport internațional (plus aeroportul Băneasa, care are încă un statut incert). Acesta preia fluxurile de pasageri și de mărfuri, prin intermediul rețelei de infrastructură de pe teritoriul municipiului, dominată de rețeaua rutieră, la care se adaugă magistralele de metrou și liniile de tramvai.

6.2.1

Infrastructura de transport rutier

Rețeaua stradală a municipiului București este de tip radial-concentric, fiind structurată pe artere radiare diametrice (nord-sud, est-vest, nord-vest – sud-est, sud-vest – nord-est), respectiv pe cinci inele de circulație (inelul central, inelul principal, inelul median I, inelul median II și inelul de centură), care prezintă discontinuități. La acestea, se va adăuga inelul de autostradă al municipiului București. Inelul principal și cel median de circulație au beneficiat în ultimii ani de investiții consistente prin realizarea pasajelor Basarab, Piața Sudului, Mihai Bravu, Piața Presei Libere, Pipera, Băneasa. De asemenea, s-au aprobat studiile de fezabilitate pentru construirea unui sistem de 10 drumuri expres pentru legătura Bucureștiului cu actuala Centură a Capitalei și mai departe cu Autostrada de Centură A0 (aflată în lucru).

6.2.1.1

Rețeaua de străzi

Lungimea totală a străzilor este de 3.245 km, din care 2.418 km sunt modernizate (74,5% din total) (INS, 2024). Străzile sunt alcătuite din parte carosabilă (care poate include și linii de tramvai, acostamente), trotuare destinate circulației pietonale, spații verzi și spații de parcare. Există 453 intersecții semaforizate, iar majoritatea străzilor sunt semnalizate.

Rețeaua de străzi este formată din:

- *străzi de categoria I — magistrale* (bulevarde sau șosele cu minim șase benzi), care asigură legătura zonei centrale a orașului cu rețeaua națională și județeană (de exemplu, Șoseaua București-Ploiești, Șoseaua Colentina, Bd. Theodor Pallady, Bd. Iuliu Maniu, Șoseaua Olteniței, Șoseaua Ștefan cel Mare, Șoseaua Mihai Bravu, Bd. Timișoara, Splaiul Independenței, Splaiul Unirii);
- *străzi de categoria a II-a — de legătură* (au minim patru benzi), care realizează conexiunile între zonele funcționale ale orașului și spațiile rezidențiale (de exemplu, Bd. Barbu Văcărescu, Bd. Lacul Tei, Calea Floreasca, Valea Cascadelor, Prelungirea Ghencea, Drumul Sării);
- *străzi de categoria a III-a — de colectare* (au minim două benzi), care preiau fluxurile din zonele funcționale și asigură relația dintre străzile de categoria I și a II-a (de exemplu, Strada Viitorului, Strada 11 iunie, Strada Polonă);

- *străzi de categoria a IV-a — de folosință locală*, care asigură accesul la spațiile de locuit și la serviciile curente.

Calitatea rețelei stradale s-a îmbunătățit semnificativ în ultimii 20 de ani. Probleme apar însă în special după iernile mai severe, pe fondul degradării cuverturii asfaltice din cauza proceselor de îngheț-dezghet sau a alterării cauzate de utilizarea materialelor antiderapante. Rămân probleme pe străzile nemodernizate, de obicei de categoria a IV-a, care se suprapun în general peste spații ce au un regim de proprietate incert sau fără canalizare (în special din cartierele segregate social). De asemenea, pe fondul extinderii neplanificate a spațiilor construite rezidențiale, de birouri sau comerciale se conturează străzi de calitate necorespunzătoare atât din punct de vedere al calității, cât și al capacității de a prelua fluxurile de trafic existente. Din perspectiva traficului, la nivelul anului 2024 erau delimitate:

- 24,41 km de benzi rezervate transportului public (de exemplu, pe Splaiul Independenței, Bd. Regina Elisabeta și Mihail Kogălniceanu, Bd. Dacia, Bd. Unirii, Bd. Decebal, Bd. Iuliu Maniu, Calea Griviței, Calea Plevnei, Bd. Corneliu Coposu, Drumul Taberei, Bulevardul Mareșal Constantin Prezan, Calea Dorobanților, Calea Floreasca, Strada Locotenent Radu Beller, Bd. Aviatorilor, Bd. Regele Mihai, Șoseaua Kiseleff, Bd. Iuliu Maniu, Bd. General Gheorghe Magheru și Nicolae Bălcescu, Str. Vasile Pârvan).
- 29,74 km de benzi de autobuz comune cu calea de rulare a tramvaiului (Bulevardul Aerogării, Șoseaua Olteniței, Șoseaua Mihai Bravu, Șoseaua Ștefan cel Mare, Bd. Iancu de Hunedoara, Șoseaua Nicolae Titulescu, Șoseaua Colentina, Strada Buzești).

Figura 1: Rețeaua de străzi (INS, 2025)



6.2.1.2

Pasaje și poduri

O importanță ridicată în asigurarea conectivității în infrastructura de transport rutier auto au pasajele și podurile.

Podurile rutiere relevante sunt cele care traversează canalul colector al Dâmboviței (Ciurel, Grozăvești, Cotroceni, Eroilor, Operei, Hașdeu, Izvor, Victoriei, Unirii, Mărășești, Timpuri Noi, Mihai Bravu, Vitan-Bârzești, Nicolae Grigorescu) și râul Colentina (Chitila-Străulești, Bucureștii Noi, Șoseaua Străulești, Herăstrău, Bordei, Floreasca, Barbu Văcărescu, Petricani, Colentina, Fundeni, Dobroești).

La acestea se adaugă pasajele subterane (Unirii, Obor, Mărășești, Sudului, Piața Presei, Lujerului, Victoriei) și supraterrane (de exemplu, Basarab, Pipera, Mihai Bravu, Ciurel, Fundeni, Aerogării, Băneasa, CFR Constanța, Colentina, Grant, Chitila, Baicului), care contribuie semnificativ la creșterea fluidității traficului rutier prin evitarea unor zone rutiere aglomerate sau a unor obstacole (de exemplu, zone feroviare).

6.2.1.3

Spațiile de parcare

La nivelul Primăriei Municipiului București, Administrația Străzilor are în evidență un număr de locuri de parcare de reședință și utilitate generală cu plată de 222.837 locuri la suprafață. 2.948 în subteran (Parcaj Decebal – 717 locuri, Parcaj Bucur Obor – 811 locuri, Parcaj Universitate – 420 locuri, Parcaj Intercontinental – 1.000 locuri) și 2.411 locuri în parcări mari / park&ride (Parcaj Străulești – 600 locuri, Parcaj Pantelimon – 500 locuri, Parcaj Piața Sudului – 1000 locuri și Parcaj Tudor Arghezi – 311 locuri).

Noile centre comerciale își asigură în cea mai mare măsură necesarul de parcuri, dar acestea sunt utilizabile preponderent pe parcursul zilei, în timpul programului de funcționare al magazinelor. În cazul acestora, există un potențial foarte ridicat de utilizare pentru rezidenții din proximitate, mai ales că aceste parcuri sunt goale în timpul nopții.

Noile clădiri de birouri își asigură, de asemenea, necesarul de locuri de parcare în cele mai multe dintre cazuri. Nu același lucru se poate spune despre noile dezvoltări rezidențiale, unde în multe cazuri există deficiențe.

Dintre spațiile de parcare, relevante sunt autogăurile și garajele mari (de exemplu, autobaze), care concentrează un număr ridicat de vehicule și sunt zone de aglomerație a traficului.

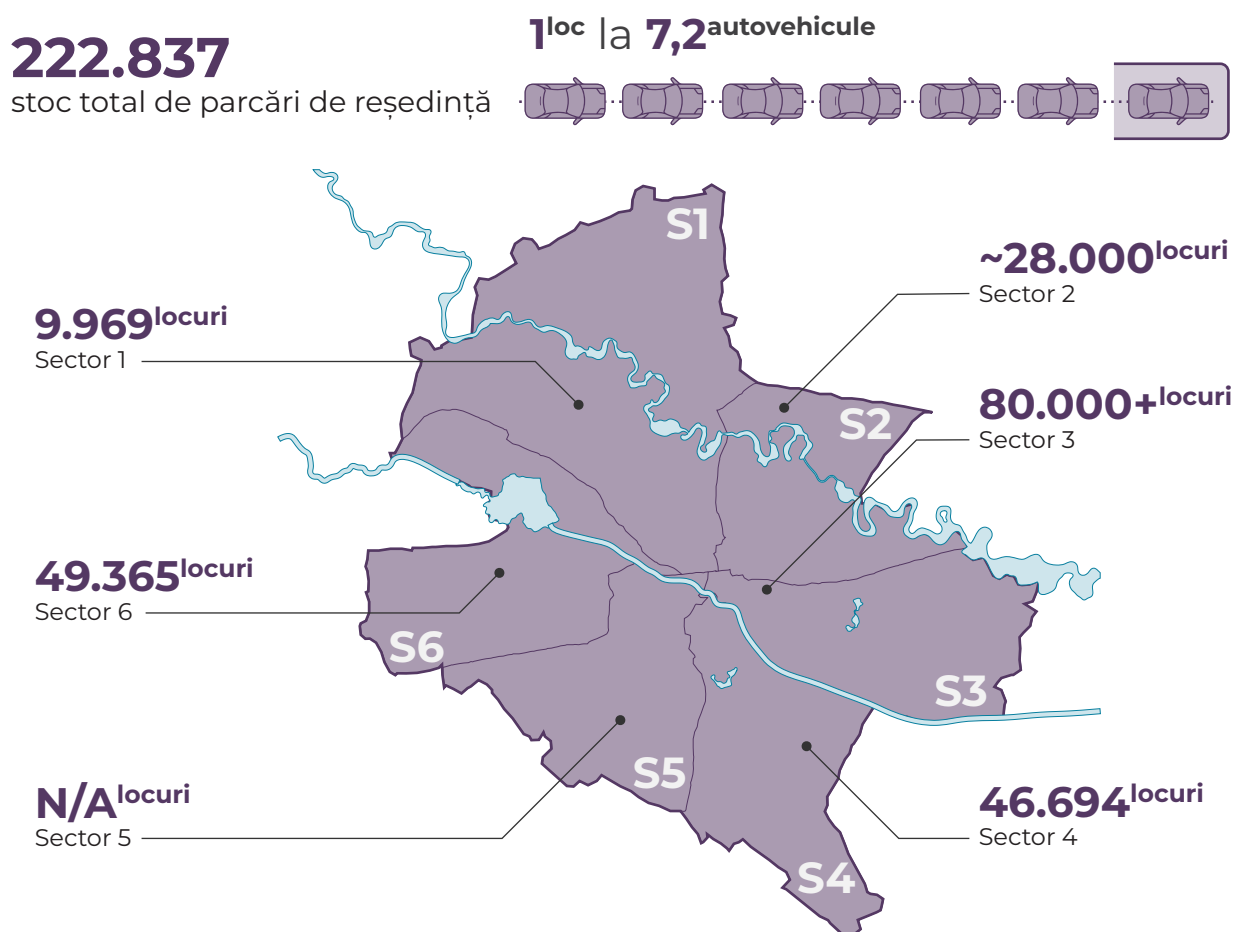
Deficitul acut de locuri de parcare din municipiul București (nu numai din spațiile rezidențiale) este compensat prin utilizarea benzilor de circulație, a trotuarelor, a spațiilor verzi sau a unor terenuri cu regim incert. Astfel, parcarile devin un factor important care contribuie la:

- congestiunea traficului și apariția de blocaje, care perturbă semnificativ circulația rutieră;
- aglomerația orașului și ocuparea parțială sau totală a zonelor de circulație pietonală;
- creșterea nivelului de insecuritate la nivelul municipiului București, fiind un factor care contribuie la apariția de accidente;
- apariția de conflicte legate de utilizarea spațiilor de parcare;
- afectarea cantității și calității spațiilor verzi, întrucât parcarile au o contribuție semnificativă la desființarea spațiilor verzi de proximitate, dar și a unor componente din parcuri;
- creșterea disconfortului termic în timpul verii, când autovehiculele parcate acumulează căldură și accentuează disconfortul termic local;
- creșterea expunerii populației la poluanți asociați traficului rutier, prin realizarea parcarilor de proximitate;
- împiedicarea activităților de salubritate a spațiilor de circulație, fapt ce contribuie semnificativ la menținerea unor niveluri ridicate ale particulelor în suspensie, obstrucționarea gurilor de canalizare și la alte probleme.

De asemenea, deficitul acut de spații de parcare influențează negativ transportul public (prin ocuparea frecventă a stațiilor, blocarea rutei de circulație), serviciile de taximetrie și ride-sharing (prin dificultatea în stabilirea unor spații destinate exclusiv acestor servicii), traficul pietonal și cu biciclete (în special prin ocuparea parțială ori totală a trotuarelor).

Trebuie luate în calcul și autoturismele abandonate și semiabandonate ce ocupă spațiul public, al căror număr a scăzut semnificativ. Numărul autovehiculelor ridicate în ultimii trei ani de către serviciile Primăriei Municipiului București a variat între 75-125 autovehicule pe an, valori mai ridicate fiind înregistrate la sectoarele 1 și 6 (200-300 autovehicule pe an).

Figura 2: Spațiile de parcare (Administrația Străzilor, Primăria Municipiului București)



6.2.1.4

Alte componente ale infrastructurii rutiere

Între spațiile care asigură suport pentru asigurarea mobilității rutiere se remarcă benzinăriile (surse semnificative de compuși organici volatili în aerul urban), service-urile auto și vulcanizările (surse de particule în suspensie, inclusiv cu metale grele), spălătoriile auto (surse de aerosoli și surse de poluare a apelor).

6.2.2

Infrastructura de transport feroviar, tramvai și metrou

Rețeaua de căi ferate a municipiului București înregistrează o tendință de degradare, în trend cu ceea ce se întâmplă la nivel național. Din rețeaua de căi ferate ale Capitalei, doar 44% sunt linii electrificate, iar 28% sunt linii cu cale dublă. De asemenea, conform Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a municipiului București, mai puțin de jumătate din rețeaua feroviară mai este utilizată de transportul de persoane, o pondere importantă fiind abandonată. Majoritatea liniilor de cale ferată industrială au fost desființate ori abandonate.

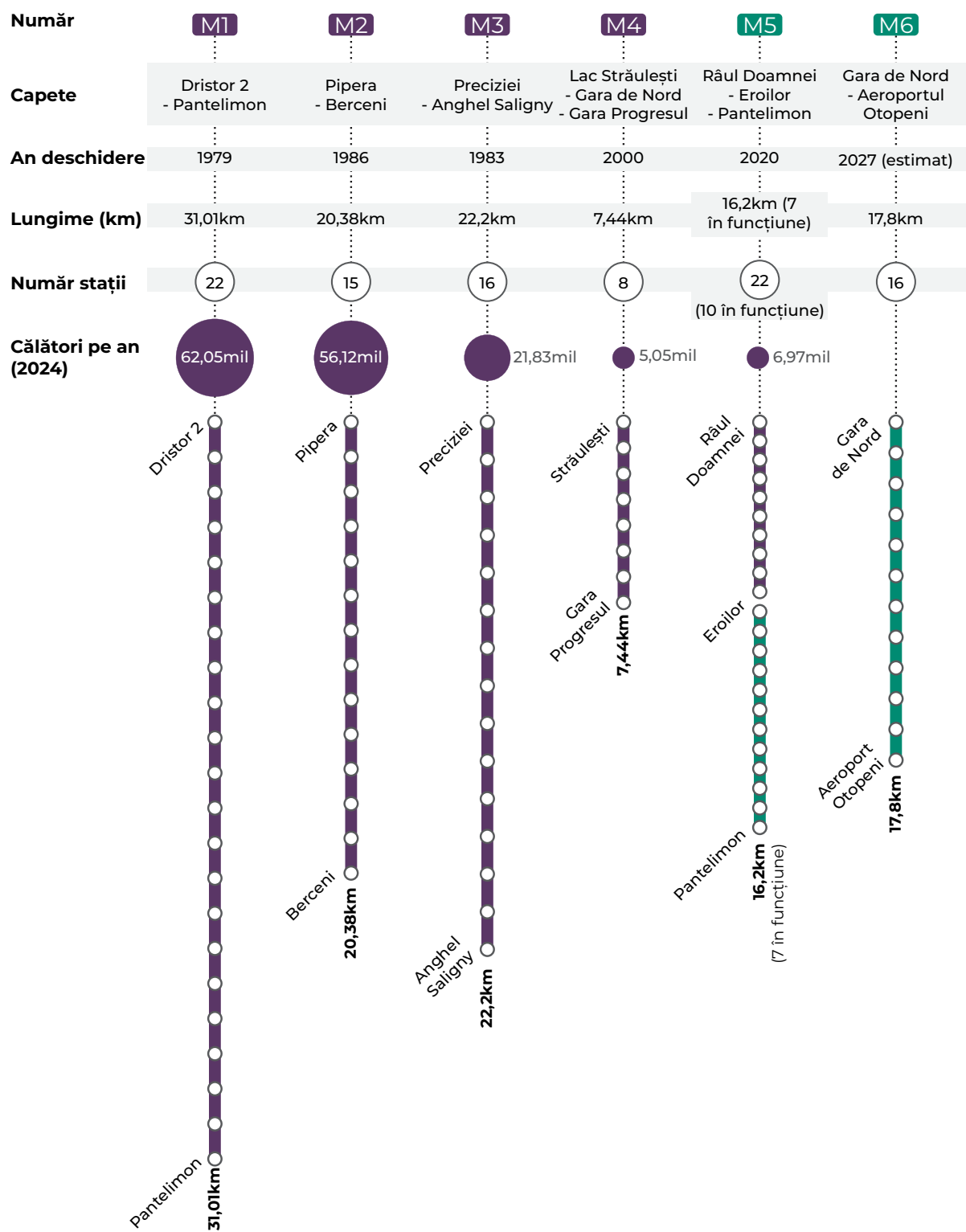
În prezent, principalul punct de convergență feroviară este Gara de Nord, cu un trafic zilnic de circa 200 de trenuri. Gările Obor, Basarab sau Titan Sud deservește doar trenuri regionale. Recent a fost repusă în funcțiune Gara Băneasa, fiind utilizată de un tren metropolitan care circulă pe segmentul Fundulea-București Nord.

În acest moment, traficul feroviar este relevant doar pentru transferul navetiștilor din și spre localitățile din proximitatea municipiului București, care au o conexiune bună la transportul feroviar (de exemplu, Roșiori, Videle, Titu, Fundulea). Potențialul acestor linii nu este susținut prin studii de trafic consistente pentru asigurarea circulației persoanelor în municipiul București.

Rețeaua de metrou a municipiului București are o lungime de 79,25 km, distribuiți pe cinci linii magistrale, 64 de stații și 6 depouri. Aceasta reprezintă o componentă esențială pentru mobilitatea municipiului București, asigurând 20% din traficul de călători. Transportul călătorilor este asigurat prin 44 trenuri de tip Bombardier, 15 trenuri tip IVA și 23 trenuri CAF.

Rețeaua de tramvai are o lungime totală de 141 km linie dublă, rezultând o densitate de 1,18 km/km². Pe cele 24 trasee de tramvai, cu o lungime de 273 km, circulă 545 tramvaie aflate în dotarea STB. Acestea sunt garate în 8 depouri (unul mixt, destinat și troleibuzelor).

Figura 3: Rețeaua de metrou a municipiului București (Raport de Activitate 2024 METROREX S.A.)



6.2.3

Infrastructura de transport aerian

Singurul aeroport situat în mare parte pe teritoriul municipiului București este aeroportul Băneasa.

6.2.4

Infrastructura pentru transport sustenabil

Infrastructura pentru transport sustenabil include totalitatea dotărilor care susțin transportul sustenabil, respectiv:

- facilitățile pentru susținerea traficului pietonal, ciclabil și cu alte vehicule (de exemplu, scutere electrice, trotinete, moped, etc.);
- facilitățile pentru asigurarea mobilității persoanelor cu dizabilități;
- facilitățile pentru transportul electric și hibrid.

Infrastructura pentru susținerea traficului pietonal include trotuare, alei din spațiile verzi sau din zone rezidențiale. Deși sunt proiectate corespunzător (cu excepții destul de frecvente în spațiile rezidențiale noi), trotuarele sunt foarte frecvent ocupate de autovehicule parcate, de spații comerciale (de exemplu, florării, chioșcuri de ziare, puncte improvizate de comercializare ale unor produse alimentare). Acestea obstrucționează traficul pietonal, reduc salubritatea, iar în multe situații afectează securitatea acestuia. Astfel, municipiul București nu poate fi considerat un oraș sigur pentru pietoni nici măcar pe trotuare. În afara amenințărilor legate de traficul rutier, traficul pietonal prezintă în anumite zone probleme legate de securitate din cauza degradării avansate a unor construcții.

În ceea ce privește persoanele cu dizabilități locomotorii sau de vedere, municipiul București are deficiențe semnificative în a asigura condițiile minime de mobilitate. Majoritatea investițiilor realizate în trecut s-au degradat, astfel că aceste persoane nu se pot deplasa fără însoțitori în majoritatea zonelor orașului.

Infrastructura pentru susținerea traficului cu bicicleta este deficitară. Există un singur culoar cu piste de biciclete amenajate corespunzător (Parcul Regele Mihai – Piața Victoriei - cu o ramificație către intersecția Calea Victoriei cu Bulevardul Regina Elisabeta și către intersecția Berzei - Buzzești cu Calea Griviței, precum și legătura între pista de pe Calea Victoriei și Parcul Izvor, via Splaiul Independenței). Conform Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană, în 2019, au fost realizate studii de fezabilitate pentru încă 4 tronsoane din rețeaua de piste pentru biciclete a capitalei, respectiv definitivarea traseului nord-centru, partea de nord-vest a inelului central (Iancu de Hunedoara – Ștefan cel Mare – Mihai Bravu. Cu toate acestea, infrastructura este în mare parte improvizată și, mai mult, se suprapune peste zonele pietonale, adăugând un factor de risc suplimentar traficului pietonal. Din acest motiv, problema parcării autovehiculelor devine o problemă inclusiv pentru traficul de biciclete. Pistele de biciclete nu au dotări corespunzătoare legate de separarea traficului, semnalizare sau parcare. În plus, pistele de biciclete nu sunt conectate între ele și nu acoperă niște nevoi de mobilitate evaluate anterior. Din acest motiv, pe fondul creșterii traficului cu biciclete și cu alte vehicule nemotorizate, în condițiile unei infrastructuri improvizate, accidentele pot deveni un factor de descurajare pentru aceste tipuri de transport.

Recent, totuși, Primăria Municipiului București a dezvoltat Master Planul Velo, pe care l-a supus consultării publice în luna august 2024. Planul urmează să fie adoptat de Consiliul General al Municipiului București.

De asemenea, rețeaua suport pentru autovehiculele electrice și hibrid este subdimensionată, în condițiile creșterii parcului auto de autovehicule electrice.

6.3

Caracteristicile mobilității urbane în municipiul București

Prezentul raport include principalele categorii de mobilitate relevante pentru populația municipiului București, respectiv mobilitatea rutieră, transportul public, pietonal și pe bicicletă. Nu a fost inclus transportul feroviar și cel aerian, având în vedere utilizarea redusă în mobilitatea pasagerilor din București.

6.3.1

Mobilitatea cu utilizarea autoturismelor

La nivelul anului 2024, erau înmatriculate în București 1.645.316 de autovehicule, dintre care 42.46% erau pe motorină, 43,6% pe benzină, 1,25% electrice, iar 7,51% aveau alte tipuri de motorizări (DRPCIV, 2024). Din acestea, 1.313.154 sunt autoturisme (70% aparținând persoanelor fizice). 57% din autoturismele înmatriculate în municipiul București au o vechime mai mare de 10 ani, iar 25% au o vechime sub 5 ani. 49% din autoturismele înmatriculate în municipiul București sunt pe benzină, 37% — pe motorină, restul fiind pe alte tipuri de motorizare. Se remarcă creșterea numărului de autovehicule electrice (19.123 unități în 2024, față de 3.566 unități în 2020) și hibrid (123.151 unități în 2024 față de 20.086 unități în 2020), dar care reprezintă circa 11% din numărul de autoturisme (față de 3% în anul 2020). Odată cu creșterea numărului de autovehicule electrice, a crescut și numărul stațiilor de încărcare, la finalul anului 2021 fiind aproximativ 160 în București.

La autoturismele înmatriculate în municipiul București se adaugă circa 300.000 autoturisme cu numere de provincie, care circulă curent în capitală. Autostrada A0 a redus traficul de tranzit prin municipiul București.

Capacitatea tramei stradale a municipiului București de a asigura transferul fluxurilor rutiere este depășită, indicele de motorizare fiind estimat la 558 autoturisme per 1.000 locuitori. Posibilitățile de lărgire sunt însă foarte scăzute. Traficul rutier este de asemenea îngreunat de vehicule de transport marfă care aprovizionează unitățile comerciale sau livrează către diverse persoane/companii, de calitatea precară a podurilor și pasajelor rutiere sau căi ferate (ex. Podul Constanța) și de intersecția cu căile ferate (de exemplu, zona Pipera).

Conform TomTom Traffic Index, municipiul București avea în 2024 un nivel de aglomerare a traficului situat la 48% (cu 6% mai mult decât în anul 2020). Conform acestui indice, Bucureștiul ar fi cel mai aglomerat oraș din Uniunea Europeană. În anul 2020, valoarea s-a situat la 42%, în special din cauza restricțiilor de circulație în timpul carantinei impuse în lunile aprilie-mai și a trecerii în regim de telemuncă a multor companii. Cele mai mari probleme se înregistrează în perioada februarie-mai/iunie și septembrie-decembrie, iar în regim diurn — în intervalele 8-9 și 17-19, când este depășită frecvent capacitatea de transport. Conform aceleiași surse, în 2024 fiecare bucureștean implicat în trafic a pierdut 150 de ore pe an în plus din cauza aglomerațiilor din trafic. În 2019 această cifră era de 227 ore.

Figura 4: Mobilitatea cu utilizarea autoturismelor

În București există zilnic aproximativ **1,8 mil** autovehicule

1.645.316

Autovehicule
înmatriculate în București

136.700

Autovehicule care
tranzitează zilnic capitala

250.000

Autovehicule cu numere de provincie,
care circulă curent în capitală

Statistici cu privire la autovehiculele înmatriculate în București

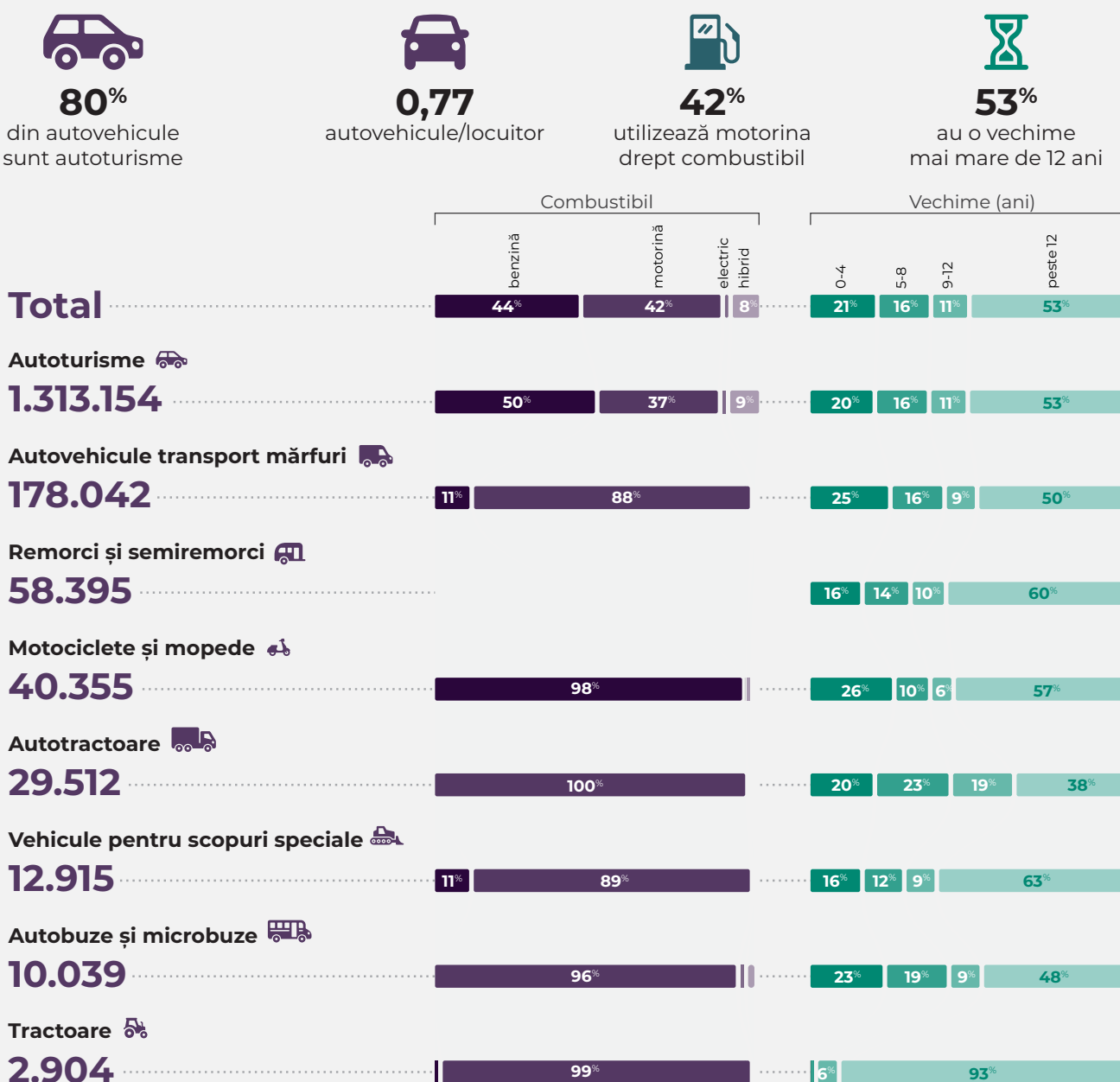
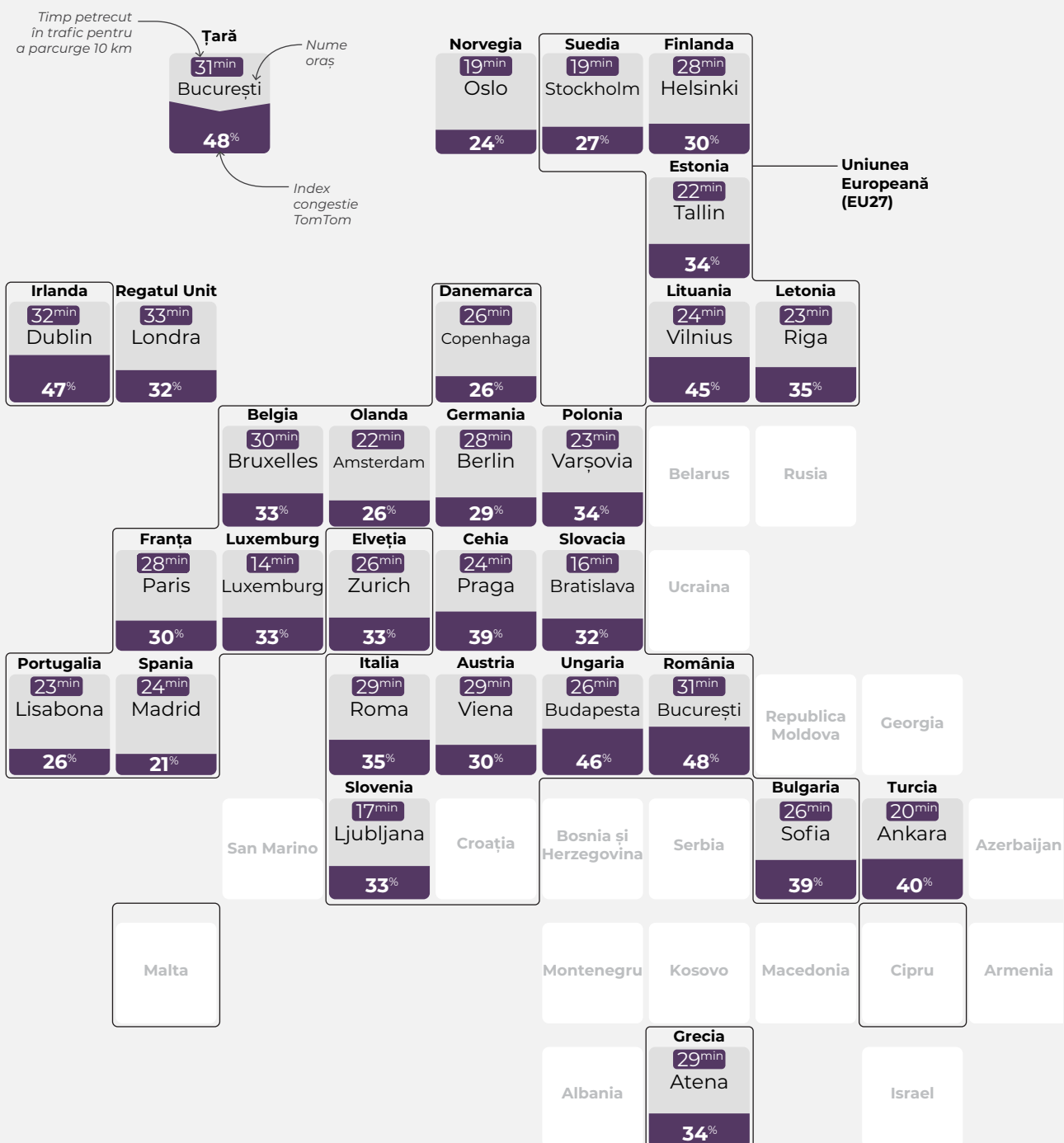


Figura 5: Congestia urbană în municipiul București (TomTom Index 2025)

Cum să citești infograficul?



Date despre traficul din București în 2024

48%

5

2023

Indicele de congestie
Tom Tom pentru București

85%

Indicele de congestie
Tom Tom, **dimineața**

97%

Indicele de congestie
Tom Tom, **seara**

31min²⁰²³

Timp petrecut în trafic pentru
a parcurge 10 km

39min

Timp petrecut în trafic pentru
a parcurge 10 km, **dimineața**

43min

Timp petrecut în trafic pentru
a parcurge 10 km, **seara**

19,3km/h²⁰²³

Viteza medie

15km/h

Viteza medie, **dimineața**

14km/h

Viteza medie, **seara**

Ora de vârf în traficul din municipiul București

	Duminică	Luni	Martți	Miercuri	Joi	Vineri	Sâmbătă
12:00 AM	21 min 28 s	20 min 4 s	20 min 6 s	20 min 11 s	20 min 21 s	21 min	21 min 23 s
	20 min 44 s	19 min 43 s	19 min 43 s	19 min 57 s	19 min 58 s	20 min 15 s	20 min 41 s
02:00 AM	20 min 5 s	19 min 33 s	19 min 40 s	19 min 50 s	19 min 48 s	19 min 49 s	20 min 5 s
	19 min 27 s	18 min 58 s	19 min 14 s	19 min 23 s	19 min 21 s	19 min 21 s	19 min 29 s
04:00 AM	19 min 3 s	18 min 25 s	18 min 34 s	18 min 45 s	18 min 42 s	18 min 45 s	19 min 5 s
	19 min 2 s	18 min 59 s	19 min 16 s	19 min 21 s	19 min 19 s	19 min 17 s	19 min 16 s
06:00 AM	19 min 18 s	24 min 15 s	24 min 23 s	24 min 21 s	24 min 15 s	23 min 48 s	19 min 59 s
	19 min 55 s	35 min 11 s	35 min 27 s	35 min 17 s	34 min 39 s	32 min 38 s	21 min 4 s
08:00 AM	20 min 43 s	40 min 16 s	41 min 52 s	41 min 20 s	40 min 5 s	36 min 6 s	22 min 35 s
	22 min 9 s	36 min 27 s	39 min 46 s	38 min 57 s	37 min 41 s	33 min 57 s	24 min 51 s
10:00 AM	23 min 41 s	32 min 44 s	36 min 15 s	35 min 42 s	35 min 7 s	33 min 23 s	26 min 50 s
	25 min 4 s	32 min 44 s	35 min 46 s	35 min 25 s	35 min 26 s	34 min 53 s	28 min 28 s
12:00 PM	26 min 35 s	33 min 32 s	36 min 29 s	36 min 18 s	36 min 36 s	36 min 57 s	29 min 26 s
	26 min 55 s	33 min 26 s	36 min 21 s	36 min 14 s	36 min 37 s	38 min 3 s	29 min 39 s
02:00 PM	26 min 34 s	32 min 54 s	35 min 39 s	35 min 40 s	36 min 4 s	40 min 9 s	28 min 39 s
	25 min 54 s	33 min 47 s	36 min 16 s	36 min 28 s	36 min 48 s	39 min 20 s	27 min 15 s
04:00 PM	25 min 43 s	38 min 22 s	40 min 53 s	41 min 14 s	41 min 12 s	38 min 29 s	26 min 32 s
	25 min 55 s	41 min 36 s	44 min 42 s	44 min 55 s	44 min 38 s	37 min 42 s	26 min 43 s
06:00 PM	26 min 25 s	37 min 6 s	40 min 33 s	41 min 8 s	40 min 27 s	34 min 21 s	27 min 19 s
	25 min 44 s	29 min 22 s	32 min 20 s	33 min 7 s	32 min 41 s	29 min 43 s	26 min 39 s
08:00 PM	24 min 40 s	25 min 19 s	26 min 33 s	27 min 13 s	27 min 23 s	27 min 7 s	25 min 17 s
	23 min 27 s	23 min 18 s	23 min 56 s	24 min 18 s	24 min 42 s	25 min 13 s	24 min 28 s
10:00 PM	22 min 20 s	22 min 4 s	22 min 25 s	22 min 45 s	23 min 10 s	23 min 50 s	23 min 45 s
	21 min 3 s	20 min 39 s	20 min 56 s	21 min 14 s	21 min 38 s	22 min 11 s	22 min 39 s

6.3.2

Transportul în comun

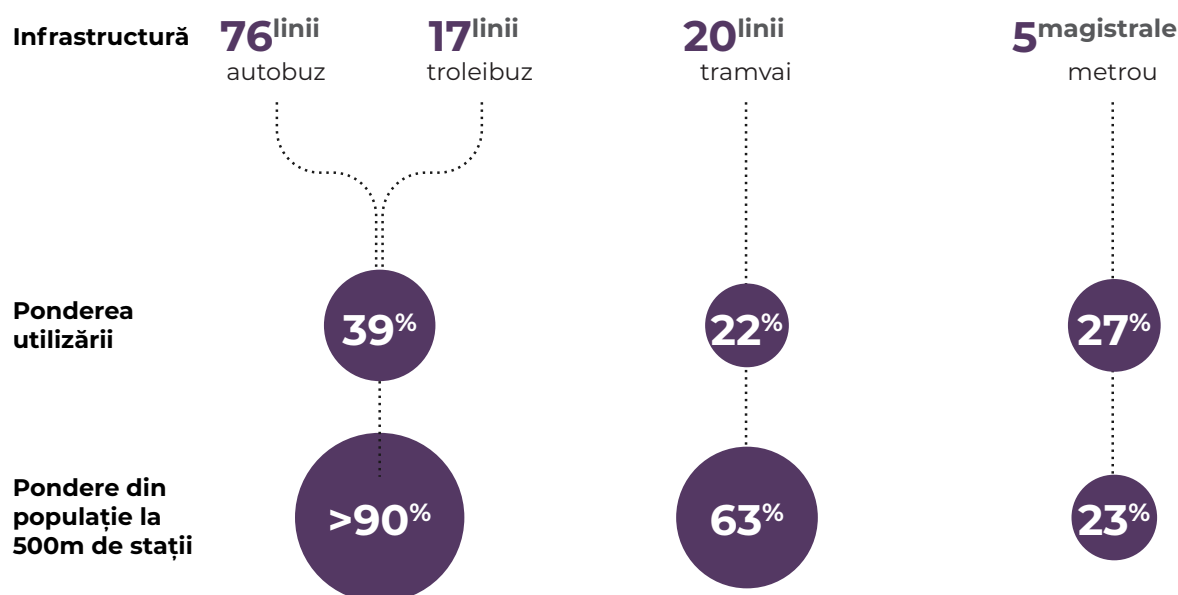
Municipiul București deține un sistem complex de transport public, cu 2,23 milioane de călătorii zilnic. Există 74 linii de autobuz (plus 24 linii de noapte), 17 linii de troleibuze, 20 linii de tramvai și 5 magistrale de metrou. Rețeaua de transport public a municipiului București este suplimentată de transportul public metropolitan, la care participă, pe lângă STB, încă 30 operatori din județul Ilfov.

Conform Planului de mobilitate durabilă, cea mai mare parte a pasagerilor utilizează autobuzul (39%), urmat de metrou (27%) și tramvai (22%). Acest lucru este legat de accesibilitatea stațiilor de transport public. Astfel, 23% din locuitorii municipiului București și 30% din angajații municipiului București stau la mai puțin de 500 m de o stație de metrou. 63% din locuitorii municipiului București și 61% din angajați au acces la o stație de tramvai situată la mai puțin de 400 m. În cazul stațiilor de autobuz, valoarea depășește 90%. Conform aceluiași document, 66% din pasagerii STB și 60% din cei ai Metrorex nu sunt posesori de autovehicule personale.

Cu toate că are o acoperire destul de bună, un preț redus și o frecvență în general adecvată, cota transportului public se situează sub 40% (30% conform Planului de mobilitate durabilă și 36% conform raportului Greenpeace). Acest lucru se întâmplă întrucât:

- Eficiența rețelei necesită îmbunătățiri, în special în ceea ce privește conectivitatea între diferite tipuri de transport, dar și al acoperirii integrale a municipiului București; extinderea rețelei de metrou, dar și a metroului ușor trebuie să devină priorități;
- Deși s-a îmbunătățit considerabil, predictibilitatea transportului public reprezintă încă o problemă, lipsind în cazul transportului de suprafață panouri de afișaj în timp real a programului. În plus, întârzierile generate de traficul general scad atractivitatea transportului public;
- Stațiile transportului public de suprafață necesită investiții semnificative, pentru a oferi protecție minimă în perioadele cu vreme nefavorabilă;
- Calitatea flotei de transport necesită ameliorări semnificative, ce presupune nu numai achiziția de noi vehicule (cu orientare spre vehiculele electrice sau hibride), dar și asigurarea funcționalității optime a acestora;
- Calitatea infrastructurii necesită investiții semnificative, în special dacă ne referim la numeroase segmente de linii de tramvai aflate într-o avansată stare de degradare.

Figura 6: Congestia urbană în municipiul București (TomTom Index 2025)



6.3.3

Taximetrie/ride-sharing

În municipiul București, licențele de taxi sunt eliberate de către Primăria Municipiului București, în conformitate cu Legea nr. 38/2003 care reglementează autorizarea, organizarea, atribuirea și controlul efectuării serviciilor de transport în regim de taxi sau de transport în regim de închiriere. Conform legii, autoritățile locale ar trebui să emită o autorizație de taxi pentru fiecare 250 de locuitori.

Conform Primăriei municipiului București, în anul 2022 sunt în termen de valabilitate un număr de 7.437 de autorizații de taxi. În municipiul București operează, de asemenea, peste 2.000 mașini de taxi autorizate în localitățile Ilfov (față de 1.555 autorizații maxim impus de lege), chiar dacă acest lucru nu este permis de lege. În plus, unele localități din județul Ilfov au acordat autorizații de taxi unor operatori din domeniu, fără a fi însă licențiate la rândul lor de către ANRSC.

Taxiurile autorizate în Ilfov au un impact negativ asupra congestionării traficului pe arterele de penetrație în București, dar și la nivelul stațiilor de taxi și a parcărilor publice.

La aceste servicii se adaugă cele de tip ride-sharing, care au cunoscut o evoluție puternic crescătoare în ultimii ani. Cele mai utilizate servicii de tip ride-sharing sunt cele oferite de Uber, BlackCab, Blue și Bolt. Nu există însă o situație clară a flotei destinate acestor servicii.

6.3.4

Mijloacele alternative de mobilitate

În municipiul București, sub 15% din totalul populației preferă mersul pe jos pe distanțe mai lungi. De cele mai multe ori, locuitorii merg pe jos pentru cumpărături (32% din totalul deplasărilor pe jos), însoțirea minorilor spre unitățile de învățământ sau parcuri (37%) și sub 5% pentru a se deplasa spre locul de muncă.

Există mai multe explicații pentru această situație. Astfel, trotuarele sunt din ce în ce mai puțin accesibile pentru pietoni, fiind ocupate de autovehicule ori clădiri, ori sunt insalubre ori degradate. Multe trotuare sunt utilizate frecvent ca spațiu de transfer între locul de parcare și zonele de circulație.

Sub 1% din populație folosește bicicletele, față de 19% în Copenhaga și 21% în Amsterdam. Cauza principală este reprezentată de lipsa infrastructurii. Zonele preferate de bicicliștii din București sunt în special cele câteva piste special făcute pentru biciclete și parcurile, acolo unde de obicei sunt restricții importante legate de accesul acestor vehicule din cauza riscului de accidente.

Ce provocări sunt și ce cum poate contribui societatea civilă?



PROBLEMĂ IDENTIFICATĂ:

Calitatea infrastructurii pentru susținerea mobilității durabile necesită îmbunătățiri semnificative

MĂSURI PROPUSE:

Încurajarea extinderii infrastructurii destinate susținerii mobilității durabile (de exemplu, piste de biciclete, zone de încărcare a vehiculelor), fără ca aceasta să afecteze alte activități.

Stimularea autorităților pentru a promova soluții inteligente pentru managementul traficului.

Sprijinirea instituțiilor publice în monitorizarea problemelor asociate infrastructurii care asigură mobilitatea durabilă.

Oferirea de suport instituțiilor publice pentru a găsi cele mai bune soluții pentru asigurarea mobilității durabile.

Sprijinul autorităților în avizarea proiectelor noi, care încarcă semnificativ zone care au deja probleme legate de aglomerație.

SOLUȚII FINANȚATE PRIN PLATFORMA DE MEDIU PENTRU BUCUREȘTI

Prin proiectul **InfraVelo** – Infrastructură velo funcțională și sigură, aflat în derulare, [Asociația Hai cu Bicla](#) promovează dezvoltarea unei infrastructuri urbane pentru biciclete, sigură și accesibilă. Proiectul vizează instalarea a 10 parcuri pentru biciclete și stații self-service gratuite în zone-cheie din București (în comunitățile activate prin finanțările primite din programul Platforma de mediu în ZONA TA), precum și susținerea introducerii infrastructurii velo pe Bd. Expoziției, ca parte a rețelei secundare din Master Planul Velo al Capitalei.

În perioada decembrie 2024 – ianuarie 2026, proiectul urmărește încheierea de parteneriate cu autoritățile locale pentru autorizarea, amplasarea și întreținerea mobilierului urban, dar și sprijinirea proceselor de planificare și reglementare pentru traseele de bicicletă. InfraVelo contribuie astfel la creșterea vizibilă a calității infrastructurii pentru mobilitate durabilă în București și la implicarea comunității în utilizarea mijloacelor alternative de transport.

SOLUȚII ALE SOCIETĂȚII CIVILE:

[OPTAR](#) (Organizația pentru Promovarea Transportului Alternativ în România) face advocacy la nivelul autorităților locale și se implică activ cu soluții pentru mobilitate verde, monitorizează realizarea Planului de Mobilitate Urbană, promovează accesibilitatea spațiilor și transportului public pentru persoanele cu dizabilități și infrastructura pentru biciclete. De 16 ani organizează împreună cu [Comunitatea Bicicliștilor din București](#) și alți parteneri Marșul Bicicliștilor, ca formă de protest pentru lipsa de infrastructură adecvată pentru biciclete.

[Asociația pentru Metrou Ușor](#) promovează mobilitatea urbană durabilă și ecologică, transportul în comun și infrastructura adiacentă. Monitorizează lucrări de infrastructură, licitații și proiecte din domeniul mobilității și se implică în îmbunătățirea lor prin interpelarea autorităților și colaborarea cu acestea. Promovează mai ales construirea unui sistem de metrou ușor pe inelul median al Bucureștiului.

[Asociația Green Revolution](#) este implicată activ în lucrul cu primăria generală și primăriile de sector pentru dezvoltarea Masterplanului Velo al capitalei, proces început la finalul anului 2021.

Asociația Hai cu Bicla promovează bicicleta ca stil de viață, stare de spirit, prilej de evadare, alternativă la transport. Se implică activ în campanii de advocacy și mobilizare a comunității pentru susținerea infrastructurii pentru biciclete (pe lângă piste corect semnalate, parcuri pentru biciclete) și intervenții care să facă viața bicicliștilor mai ușoară pe străzi (poziționarea perpendiculară pe sensul de mers a grilajelor gurilor de canal, ponton plutitor în Herăstrău pentru ocolirea parcului în siguranță de către pietoni, persoane cu dizabilități și bicicliști) și au montat rasteluri și stații de reparații în mai multe puncte din oraș.

ADVOCACY

EXPERIMENTARE

EDUCAȚIE

REAȚIE

CONTROL



PROBLEMĂ IDENTIFICATĂ:

Nivelul ridicat al problemelor de mediu și sociale generate de mobilitatea clasică

MĂSURI PROPUSE:

Promovarea de măsuri pentru reducerea impactului generat de mobilitatea clasică. Acordarea de sprijin autorităților pentru inventarierea zonelor cu ocupare abuzivă a trotuarelor și pistelor de biciclete de către autovehicule.

Acordarea de sprijin autorităților pentru inventarierea autovehiculelor abandonate.

Îmbunătățirea nivelului de informare și conștientizare pentru reducerea riscului de accidente legate de mobilitatea rutieră.

Îmbunătățirea nivelului de informare și conștientizare referitoare la riscurile asociate mobilității bazate pe autoturismul personal.

SOLUȚII ALE SOCIETĂȚII CIVILE:

Asociația Părinți de Cireșari și comunitatea Domeniile Cireșarilor desfășoară campania "Oprește Motorul" prin care își propun informarea corectă a cetățenilor privind efectele staționării cu motorul pornit, asupra calității aerului.

Asociația Viitor Plus încurajează comportamentele responsabile ale șoferilor, și nu numai, față de mediul înconjurător prin programul Verde Go.

Asociația GrowUp Romania a dezvoltat campania #ParchezNuBlochez pentru informarea și responsabilizarea civică a celor care parchează ilegal mașinile: ocupă în totalitate trotuarele, blochează trecerile de pietoni sau stațiile de autobuz, îngreunând astfel accesul pietonilor.

ADVOCACY

EXPERIMENTARE

EDUCAȚIE



PROBLEMĂ IDENTIFICATĂ:

Atractivitatea redusă a transportului public în comun

MĂSURI PROPUSE:

Sprijinirea instituțiilor publice pentru a promova transportul în comun.

Participarea la evaluarea percepției populației în legătură cu transportul public.

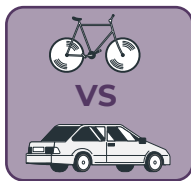
Informarea publicului în legătură cu beneficiile rezultate din utilizarea transportului public.

SOLUȚII ALE SOCIETĂȚII CIVILE:

Asociația GrowUp Romania cartează intrările și funcționalitatea lifturilor din stațiile de metrou ale Bucureștiului pentru a promova accesibilitatea acestora pentru persoanele cu dizabilități și părinții cu cărucioare. De multe ori, aceste lifturi nu sunt semnalizate corespunzător.

ADVOCACY

EDUCAȚIE



PROBLEMĂ IDENTIFICATĂ:

Mobilitatea durabilă prezintă o preferință redusă în rândul locuitorilor municipiului București

MĂSURI PROPUSE:

Promovarea de inovații legate de mobilitatea urbană, care pot fi aplicate în municipiul București.

Promovarea de alternative experimentale de deplasare pentru last mile, în scopul limitării utilizării transportului clasic.

Participarea la organizarea de evenimente de tipul zilelor mobilității, pentru creșterea interesului pentru mobilitatea durabilă.

Informarea publicului în legătură cu beneficiile rezultate din promovarea mobilității durabile.

SOLUȚII ALE SOCIETĂȚII CIVILE:

Marșul anual și evenimentele *Skirtbike* s-au desfășurat în ultimii 11 ani în București pentru a promova mersul pe bicicletă mai ales în rândul femeilor, dar și pentru a aduce comunitatea de bicicliste împreună și a le da încredere că pot să folosească bicicleta pentru transportul zilnic.

Asociația Green Revolution a pornit și administrează *I'Velo*, serviciu de închiriere biciclete și trotinete și promovează mobilitatea verde organizând concursuri și evenimente speciale legate de Săptămâna Mobilității.

ADVOCACY

EXPERIMENTARE

EDUCAȚIE



PROBLEMĂ IDENTIFICATĂ:

Capacitate administrativă redusă a instituțiilor de a schimba modelul actual de mobilitate

MĂSURI PROPUSE:

Îmbunătățirea capacității administrative a instituțiilor de a implementa proiecte de schimb al mobilității la nivelul municipiului București.

Oferirea de suport pentru autorități publice pentru monitorizarea diferitelor aspecte legate de mobilitatea urbană.

SOLUȚII ALE SOCIETĂȚII CIVILE:

Asociația Green Revolution este implicată activ în lucrul cu primăria generală și primăriile de sector pentru dezvoltarea Masterplanului Velo al capitalei, proces început la finalul anului 2021.

Asociația BAZA. Deschidem orașul a realizat *București structură minoră*, un ghid pentru spații publice pe străzile centrale prin care propun modele și soluții de recuperare a străzilor ca spații publice, inclusiv de promovare a mobilității verzi.

ADVOCACY

SUPORT

Concluzii

Creșterea atractivității municipiului București este legată semnificativ de schimbarea modelului actual de asigurare a mobilității, bazat predominant pe utilizarea autoturismelor. Calitatea aerului, siguranța cetățenilor, nivelul de aglomerare al spațiilor publice, confortul termic și chiar economia regională înregistrează perturbări semnificative determinate de modele de mobilitate promovate.

În această direcție, societatea civilă are un rol multiplu:

- **Advocacy** – sprijinirea autorităților publice, companiilor și cetățenilor prin idei, abordări și suport pentru promovarea unor inițiative care să contribuie la promovarea mobilității durabile și la îmbunătățirea calității infrastructurii în municipiul București;
- **Experimentare** – implementarea la scară mică a unor proiecte legate de mobilitatea urbană cu rol demonstrativ și de testare a abordărilor inovatoare sau pentru care nivelul de încredere la nivel instituțional și de societate este încă redus;
- **Educație** – informarea publicului larg în legătură cu beneficiile legate de utilizarea mobilității durabile;
- **Reacție** – considerarea unor reacții adaptate legate de dezvoltarea de investiții care contribuie la amplificarea problemelor legate de mobilitate;
- **Responsabilitate** – asigurarea creșterii nivelului de responsabilitate a publicului și autorităților pentru managementul problemelor de mobilitate urbană;
- **Suport** – cooperarea cu autoritățile responsabile pentru găsirea de soluții viabile pentru îmbunătățirea managementului mobilității urbane.