



Irinel Scrioșteanu

# Irinel Scrioșteanu, secretar de stat: "Ministerul Transporturilor va fi cel mai mare investitor în județul Ilfov, în următorii 5 ani"

Numit la sfârșitul anului trecut secretar de stat în Ministerul Transporturilor, Irinel Scrioșteanu, fost administrator public al județului Ilfov, a fost de acord să răspundă întrebărilor Jurnalului de Ilfov, discuțiile pornind de la o afirmație a oficialului, potrivit căreia "cel mai mare investitor, în următorii 5 ani, în județul Ilfov, va fi Ministerul Transporturilor".

"Vedem cu toții că deja sunt blocaje în infrastructura de transport, care generează probleme economice. Pe de altă parte, știm că Regiunea București-Ilfov asigură aproape o treime din PIB-ul României și că orice încetinire a creșterii economice pe regiune afectează întreaga țară. Conform analizelor de eficiență economică, avem o încărcare a drumurilor în Regiunea București-Ilfov, în jurul Capitalei, care bate zilnic orice drum din țară, dar se simte deja o reducere a creșterii evoluției economice a Regiunii București-Ilfov, în raport cu media națională. București-Ilfov a crescut cu 12 pp față de media UE între 2014-2017, dar sunt semne că în ultimii 2 ani ritmul a scăzut. Infrastructura strategică de transport nu a ținut pasul cu dezvoltarea, cu tendințele din Regiunea București-Ilfov. Și, dacă nu se fac urgente investiții în această infrastructură, motorul economiei românești își pierde din putere. Din punct de vedere strategic, trebuie rezolvată urgent problema transportului, pentru menținerea dezvoltării Regiunii, deci a României", ne-a explicat, de la început, Irinel Scrioșteanu.

## Soluția feroviară

**JDI:** Este transportul CFR o soluție pentru reducerea traficului în Regiune?

**IS:** "Da. Știm cu toții că infrastructura feroviară este depășită, sunt investiții lipsă în rețeaua regională și în gările existente, precum și în Centura de cale ferată a Capitalei, nefolosită la potențialul său. Și mă refer atât la cea de transport marfă, cât și la cea de călători. Din fericire, avem un proiect în derulare, respectiv legătura feroviară directă dintre Gara de Nord București și Aeroportul Internațional Henri Coandă. Este vorba despre construirea unei căi ferate duble în lungime de 2,95 km, a unui viaduct de 1,52 km care va traversa DN1, trei podete, o instalație de centralizare electronică și o stație de călători la terminalul T1. Noul tronson rutier va contribui la reducerea numărului de mașini din trafic pe zona de Nord a județului Ilfov și a Bucureștiului, dar nu numai. Suntem în permanență legătură cu cei care realizează această modernizare. Facem tot ce depinde de noi să accelerăm lucrările. În de-

## JDI: Ce ați găsit la Ministerul Transporturilor? Care sunt proiectele care ne-ar putea îmbunătăți viața?

**IS:** "Cunoșteam foarte bine toate proiectele Regiunii București-Ilfov pe probleme de infrastructură și de transport dinaintea să ajung la Ministerul Transporturilor. Acum, am putut intra în detalii, în bucătăria internă, vis-a-vis de responsabilități, structuri de suport, UIP-uri. Prioritatea mandatului meu o reprezintă integrarea sistemelor de transport din Regiunea București-Ilfov pentru reducerea numărului

de mașini din trafic. Pun accent pe reducerea numărului de mașini din trafic, nu pe fluidizarea traficului. Fluidizarea traficului ar însemna, pe termen scurt și mediu, suplimentarea numărului de mașini, pentru că se merge mai repede, mai bine, deci se generează, automat, alte automobile în mișcare. Și asta poate aduce deserviciu pe zona de calitate a aerului, pe costuri. Soluția este reducerea numărului de mașini în trafic prin crearea unor sisteme integrate de transport în comun, fie că vorbim de CFR, metrou, transport de suprafață sau aerian".



Șantier cale ferată



ceembrie 2019, am deblocat tot ce se putea, îndiferent că problemele puteau fi rezolvate de la nivelul Ministerului Transporturilor sau depindeau de alte instituții ale statului. Suntem la faza de studiu de fezabilitate și pentru reabilitarea Gării de Nord. Pe noul tronson de cale ferată care duce către Aeroport vor fi, de asemenea, câteva stații de tren: la Mogoșoaia, pe DN1, în zona care este în dezvoltare și, desigur, la Otopeni. Din studiul de fezabilitate pentru extinderea Aeroportului Internațional Henri Coandă a reieșit că 60% dintre cei care folosesc serviciile companiilor aeriene de la Otopeni nu locuiesc în București. Piața Aeroportului Otopeni se extinde inclusiv pe Nordul Bulgariei. De aceea, vom urgenta, cât se poate, modernizarea tronsonului feroviar București Nord - Jilava - Giurgiu, care ajută la reducerea numărului de mașini din trafic pe zona de Nord a județului Ilfov și a Bucureștiului, dar nu numai. Suntem în permanență legătură cu cei care realizează această modernizare. Facem tot ce depinde de noi să accelerăm lucrările. În de-

## Metroul, o soluție

**JDI:** Și metroul ar putea fi o soluție pentru reducerea numărului de mașini în trafic. Care este stadiul lucrărilor la Magistrala 5?

**IS:** "Din păcate, am găsit Metrorex într-o situație critică, cu datorii foarte mari pe termen lung. Guvernul a făcut eforturi însemnate pentru deblocarea crizei, pentru plata datorilor care puneau în pericol chiar circulația metroului. Veste bună este că M5 este în dezvoltare, așa cum știți. Săptămânal avem întâlniri cu antreprenorii. Chiar la vizita ministrului Transporturilor, Lucian Bode, de la sfârșitul anului 2019, constructorul și-a asumat termenul de 15 iunie 2020 pentru darea în funcțiune a acestei linii. PSD anunțase că se va circula pe M5 încă din decembrie 2019, un termen nerealist, având în

vedere că nici lucrarea nu era posibilă a fi finalizată și nici cei circa 950 de oameni de care este nevoie să deservescă această linie nu erau angajați. Noi am început pregătirile pentru punerea în funcțiune a acestei magistrale, care va avea 10 stații și un depou. Vom lua toate măsurile, astfel încât toți cei implicați în această lucrare să se țină de termen. Iar pentru M6, linia de metrou care va asigura legătura cu orașul Otopeni, am demarat procedura de licitație. Au fost 6 firme pre-calificate, iar în acest moment o asociere de firme a depus contestație. Așteptăm judecarea acesteia pentru continuarea procedurii".

## Autostrada de Centură A0, o prioritate

**JDI:** Ce priorități are Ministerul Transporturilor pe infrastructura rutieră din Regiunea București-Ilfov?

**IS:** "Prioritatea este documentația de licitație, este la ANAP. Până pe 3 februarie 2020 se pot depune ofertele pentru Lotul 2, iar pentru Lotul 3, până la sfârșitul lunii februarie. Lotul 4 a fost blocat mai bine de 1 an pentru un aviz de mediu. În Cernica este o zonă protejată Natura 2000. Am obținut în decembrie 2019 acel aviz, este deblocată situația și pregătim acum documentația de atribuire. În acest an, toate cele 7 loturi de autostradă ar trebui să fie într-o anumită fază procedurală, în licitație, în proiectare, începe execuția, în lucru, în așa fel încât diferențele de timp dintre ele să fie cât mai concentrate, ca să putem avea o autostradă funcțională inițial pe Sud. Vrem să mișcăm constructorii să se încadreze cel puțin în termenele asumate".

**JDI:** Ce facem cu actuala Centură a Bucureștiului?

**IS:** "Este la fel de importantă și actuala Centură a Bucureștiului, care trebuie reabilitată și modernizată. Dar asta nu se poate face oricum. Trebuie să accelerăm la maximum darea în folosință a A0 pe Sud, pentru că e cea mai avansată, se poate face, se lucrează pe câmp, nu sub trafic, și ar prelua tot ceea ce înseamnă tranzit al Regiunii București-Ilfov. Mergem în paralel și cu lucrările pentru Centura actuală, și aici vorbim despre pasajele denivelate, astfel încât să nu se mai suprapună traficul local cu traficul de tranzit. Este vorba despre pasajele de la Domnești, Bercești, Popești-Leordeni, Mogoșoaia și Cernica. Din primăvară, toate vor fi în lucru. Urgentăm tot ce ține de Ministerul Transporturilor. De exemplu, pasajul Mogoșoaia: am găsit proiectul blocat în proceduri administrative, cu întârzieri la avizare și autorizare. Am deblocat tot ce s-a putut, avem toate avizele acum, a fost ajustat și aprobat proiectul în Consiliul tehnico-economic. Pasajul de la Domnești este în lucru, dar aici lucrurile sunt foarte complicate. A fost o procedură de licitație care a durat câțiva ani și s-a finalizat în 2018, cu atribu-

rea contractului unei firme aflate în insolvență. Peste toate, la solicitarea Primăriei Municipiului București, cu avizul responsabililor din Guvern, acum 2 ani au fost făcute și modificări de proiect, care au generat blocaje, exproprieri suplimentare și costuri neprevăzute. Încercăm acum să găsim soluțiile legale pentru accelerarea lucrărilor. Pasajul de la Bercești este în proiectare. La fel și cel de la Popești-Leordeni. Acolo avem și un tronson de Centură care se va extinde la 4 benzi, pentru că este zonă fără construcții și se lucrează în afara părții carosabile, între cele două intersecții. La Cernica este tot o intersecție mai complexă, cu giratoriu suspendat, plus modernizare la 4 benzi între DN2 Afumați și A2, Glina.

Pe toate cele 5 proiecte suntem în evaluare permanentă, avem responsabil pe fiecare în parte, un calendar clar de implementare. Constructorii și CNAIR trebuie să înțeleagă că nefinalizarea în cel mai scurt timp a acestor lucrări aduce atingere dezvoltării economice în regiune. Primăria Mogoșoaia a realizat un studiu de trafic pe intersecția Centură cu DN1 A de la Mogoșoaia. A rezultat că o rezolvare a traficului în zonă ar genera o economie de 4.000 de euro/oră. Această intersecție este mai puțin aglomerată decât cea de la Domnești. Vă dați seama de pierderi se înregistrează acolo, dar și pe

celelalte zone unde sunt mari conflicte de trafic, la ore de vârf. Este vorba despre transportul de mărfuri, de consumul de carburant, de poluare".

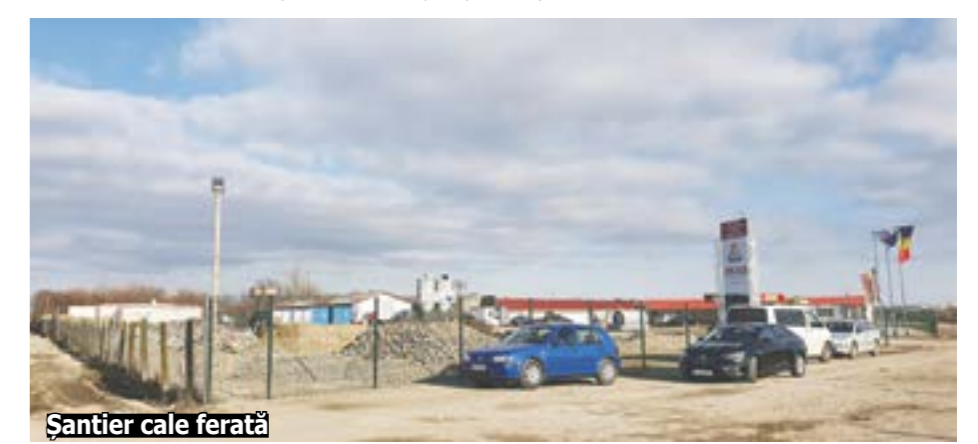
**JDI:** Bucureștenii, dar mai ales ilfovenii au așteptări mari odată cu numirea dvs. în această funcție. Care este relația secretarului de stat Irinel Scrioșteanu cu primării din Ilfov?

**IS:** "Pentru locuitorii și primării din Ilfov, faptul că mă aflu la Ministerul Transporturilor este, într-adevăr, important. Ei știu că eu cunosc bine problemele, așa că, ce pot să le promit primărilor este că voi sprijini cu toate puterile funcției pe care o dețin proiectele care îmbunătățesc viața locuitorilor din județul nostru. Tuturor cetățenilor, din București sau din Ilfov, le garantez că voi fi transparent și voi comunica toate proiectele pe care le gestionez. Voi încerca astfel să îi tin aproape, în cunoștință de cauză. Voi pune presiune pe responsabilii, respectiv pe firmele care au câștigat lucrările, pe CNAIR, pe avizatori și pe primari, pe Guvern - prin ministerele de resort. E o formă de transparență care îmi doresc să aducă beneficii. Vreau să fiu realist, dar în același timp optimist! Județul Ilfov prezintă cea mai importantă intersecție de autostrăzi și drumuri naționale din România. Sunt foarte multe probleme generate de traficul îngreunat, de aceea sunt ne-



Șantier cale ferată

cesare intervenții punctuale ale CNAIR și ale Direcției Regionale de Drumuri și Poduri, pentru realizarea unor obiective pe termen scurt. De exemplu, trebuie intervenit pe DN2, în zona Voluntari - Afumați, care este legătura spre Moldova. Afumați și Voluntari au devenit localități urbane, trebuie făcute neapărat lucrări de siguranță a traficului. La intersecția DJ 200A cu DN2, în zona Afumați, e necesar un giratoriu. Trebuie realizate pasaje denivelate pe anumite zone. Acolo unde se ajunge la un trafic major, trebuie intervenit. În anumite zone sunt necesare investiții punctuale în infrastructură. De exemplu, trebuie să realizăm 4 benzi pe DN 1A, în zona Mogoșoaia, între actuala Centură și vechea legătură cu Centura, spre Chitila. A fost finalizat pasajul de cale ferată - investiție a CFR, un proiect încheiat în 2007-2008, culmea, tocmai la solicitarea Primăriei Mogoșoaia. CNAIR nu a fost pregătită, astfel încât la momentul finalizării pasajului de cale ferată să intervină pentru crearea a 4 benzi. Acum, o soluție ar fi ca CNAIR să intervină, în regie proprie, să realizeze o parte dintre obiectivele mărunte care ajută ca, pe perioada execuției lucrărilor, traficul să nu fie foarte afectat. De asemenea, în Bragadiru, pe DN 6, trebuie reconfigu-



Șantier cale ferată

rat sensul giratoriu din dreptul Străzii Cristalului, din cauză că este subdimensionat și nu mai face față traficului din zonă. La fel, intersecția dintre DN 6 și DJ 401A. Sunt intervenții punctuale, care trebuie să le facem cu CNAIR și DRDP, unele în regie proprie, altele cu investiții. Sunt lucrări urgente pe siguranța rutieră, care ajută la deblocarea traficului în zonă și contribuie la prevenirea accidentelor. În localitatea Cornetu, stânga - dreapta viitoarei autostrăzi A0, trebuie găsite soluții pentru traficul local, eventual realizarea a două giratorii pentru cei care circulă pe DN 6. Trebuie continuate și finalizate investițiile pe DN 5, în Jilava și 1 Decembrie. Avem o problemă legată de accesul în giratorii. Tot în Jilava, mai avem de rezolvat intersecția cu DJ 401A, unde nu este gândită continuitatea drumului județean. Pe DN1, cea mai aglomerată arteră din România, pe zona Corbeanca-Balotești este necesară o gândire integrată. Aici sunt foarte multe firme care s-au relocat, sunt Therme-le, sunt cele două localități stânga-dreapta, prin Balotești se merge și către A3, în concluzie trebuie regândită această zonă din punctul de vedere al conexiunilor. Tot aici se va face și intersecția cu autostrada A0, între Balotești și Otopeni. Va

fi o conexiune importantă între DN1 și A0. Mai departe, pe DN1 până la Ciolpani, trebuie să realizăm toate pasajele pietonale, ca să nu mai avem treceri de pietoni la sol. Avem un proiect pe actuala Centură, între Chitila-Mogoșoaia-Otopeni, vom realiza 5 pasarele pietonale, acolo unde s-a lărgit strada la 4 benzi. Proiectul este blocat de mai mult timp. Ne ocupăm de rezolvarea avizelor și autorizațiilor. Mai există un proiect ce trebuie deblocat, între DN 7 și A1, pe zona Chitila - Dragomirești - Chiajna. A fost nefericit contract cu Delta, s-a reziliat. Am fost obligați să reluăm procedura de expertizare, de refacere a caietului de sarcini".

## JDI: Are Ministerul Transporturilor resurse să susțină toate aceste proiecte despre care vorbiți?

**IS:** "În ultimii 10-12 ani, Ministerul Transporturilor nu și-a cheltuit banii alocăți. Nu avem probleme cu alocările financiare pentru proiecte, nu ducem lipsă de fonduri pentru investiții, noi avem probleme cu procedurile de achiziție, de proiectare, cu avizările, cu autorizările, cu implementarea efectivă a proiectelor. Trebuie restructurată și regândită abordarea strategică vis-a-vis de implementare, nu de finanțare", a concluzionat secretarul de stat.

## Mandat vs pasaje!

"Dacă nu finalizăm cele 5 pasaje în 2 ani voi demisiona! Pentru rezolvarea celor 5 intersecții majore din Ilfov și a autostrăzii A0 voi folosi toate mijloacele pe care le avem la îndemână pentru ca lucrările să se desfășoare în cel mai scurt timp posibil. Îmi iau angajamentul în fața cetățenilor din București și din Ilfov că vom finaliza pasajele de trecere peste actuala Centură în 2 ani și loturile autostrăzii A0 pe Sud în 3 ani. Termenul pare lung pentru oameni, dar scurt pentru CNAIR. Dacă nu reușim îmi voi depune mandatul! Mai suntem preocupați de legătura rutieră dintre Aeroportul Otopeni, Terminalul 2 și autostrăzile A0 și A3. Cine va câștiga Lotul 2 al autostrăzii A0 are sarcină să realizeze studiul de fezabilitate pentru această legătură. Căutăm soluții pentru varianta ocolitoare a orașului Buftea, care ar putea descongեսtiona traficul pe DN1 A. Este un proiect de vreo 12-13 ani, avizat de Comisia tehnică, dar care până acum nu a primit finanțare. Avem, de asemenea, proiecte legate de siguranța circulației, prin rezolvarea punctuală a unor intersecții, respectiv giratorii, bretele de stânga/dreapta, accese în autostradă (la Gruui, Brănești). Un proiect nou ar fi legătura Piața Presei - Sisesti - Centura București - Mogoșoaia - A0 - Corbeanca - Peris.