



Co-funded by
the European Union



Raport privind calitatea aerului în Municipiul București

Centrul Român de Politici Europene

Iunie 2026

Cuprins

Sumar executiv.....	3
1. Introducere.....	5
2. Instituții responsabile.....	5
2.1. Agenția pentru Protecția Mediului București / Direcția de Mediu București	
2.2. Primăria Municipiului București	
2.3. Garda de Mediu a Municipiului București	
3. Documente strategice.....	6
3.1. Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană București 2021 – 2030 București	
3.2. Planul de Acțiune pentru Oraș Verde București	
3.3. Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) 2016 – 2030 Regiunea București – Ilfov	
3.4 Planul Integrat pentru Calitatea aerului București: lipsa planului și procedura de infringement	
4. Rețea de monitorizare.....	7
5. Situație actuală	8
5.1. Sursele principale de poluare	
5.2 Concentrațiile anuale ale principalilor poluanți în anul 2025	
6. Măsuri principale.....	10
7. Acces public la date.....	12
8. Provocări identificate.....	13
9. Recomandări.....	14
9.1. Recomandări pentru autorități	
9.2. Recomandări pentru cetățeni și școli	
10. Surse.....	15

Sumar executiv

3 din 4 bucureșteni se declară nemulțumiți de calitatea aerului din oraș[1]. Dezvoltarea urbană accelerată din ultimele decenii, extinderea zonelor rezidențiale fără o corelare adecvată cu infrastructura de transport public și dependența ridicată de autoturismul personal au contribuit la creșterea poluării atmosferice. Raportul Starea Mediului în București ne arată că 60% din sursele de poluare din București sunt datorate traficului rutier. Orașul are o problemă majoră în ceea ce privește particulele în suspensie PM10 și PM2,5, alături de dioxidul de azot (NO₂) și ozonul (O₃), poluanți asociați în principal cu traficul rutier.[2] Cele mai ridicate niveluri de poluare au fost înregistrate în zonele cu trafic intens, precum bulevardul Mihai Bravu.[3]

Municipiul București se află de mai bine de 15 ani în atenția instituțiilor europene din cauza poluării, fiind frecvent menționat în discuțiile privind dificultățile României de a respecta standardele privind calitatea aerului. În pofida avertismentelor repetate, declanșării mai multor proceduri de infringement și a condamnării pronunțate de Curtea de Justiție a Uniunii Europene în ceea ce ține de depășirile frecvente ale valorilor limită pentru microparticule PM10 din anul 2020, Bucureștiul încă nu dispune de un Plan Integrat de Calitate a Aerului (PICA).

Cercetarea noastră relevă o disfuncționalitate și în ceea ce ține de datele publice disponibile din cauza rețelei de monitorizare insuficiente. Bucureștiul dispune de o rețea de stații oficiale de monitorizare a calității aerului,[4] parte din Rețeaua Națională de Monitorizare a Calității Aerului (RNMCA), și de o rețea suplimentară de senzori, instalată în urma unui parteneriat între autoritatea publică și societatea civilă. Deși aceste sisteme de monitorizare oferă o imagine de ansamblu, ele nu acoperă suficient toate cartierele, școlile, spitalele și zonele cu trafic intens. Astfel, există numeroase zone în care nivelul real al poluării este înțeles doar parțial, iar strategiile și investițiile derulate de autoritățile publice din oraș se folosesc într-o mică măsură de aceste informații.

Situația de monitorizare este agravată de problemele tehnice persistente care afectează colectarea datelor. La nivelul mai multor stații de monitorizare au existat perioade îndelungate în care anumite echipamente nu au funcționat corespunzător, ceea ce a dus la lipsa unor date complete pentru poluanți importanți, cum ar fi PM10, PM2,5, O₃ și SO₂[5]. Acest lucru îngreunează atât evaluarea situației reale, cât și planificarea unor măsuri eficiente.

Deși problema poluării, în special cea legată de traficul rutier, este cunoscută de mulți ani, măsurile pentru reducerea ei avansează foarte lent și nu produc încă efecte vizibile la scară largă. Multe dintre măsurile anunțate de autorități nu sunt însoțite de termene clare, indicatori măsurabili sau mecanisme de raportare publică sau, în cel mai rău caz, rămân doar la stadiul de promisiune.

[1] Active Research, Arii Naturale Urbane în România, Raport de Cercetare Sociologică, 2026 (p.10)

[2] Raportul privind calitatea aerului în București - ediția 2025 (pp. 3 – 8)

[3] Raportul privind calitatea aerului în București - ediția 2025 (pp. 3 – 8)

[4] Raportul privind calitatea aerului în București - ediția 2025 (p. 2)

[5] Raportul privind calitatea aerului în București - ediția 2025 (pp. 3 – 8)

Primăria Municipiului București și-a asumat, prin intermediul documentelor strategice adoptate în ultimii ani, o serie de măsuri și proiecte menite să contribuie la reducerea poluării aerului și la îmbunătățirea calității mediului. Aceste intervenții vizează, între altele, prioritizarea și modernizarea transportului public, creșterea eficienței energetice a infrastructurii urbane și extinderea spațiilor verzi. Cel mai nou document asumat de municipalitate, Planul de Acțiune pentru Oraș Verde (PAOV), identifică două direcții prioritare pentru îmbunătățirea calității aerului. Prima vizează dezvoltarea unui sistem integrat de monitorizare și gestionare a poluării atmosferice, menit să sprijine intervenții bazate pe date și politici publice fundamentate. A doua urmărește extinderea centurii verzi a orașului, cu scopul de a contribui la reducerea poluanților, ameliorarea efectului de insulă de căldură urbană și creșterea rezilienței climatice a Capitalei. Printre alte intervenții corelate cu o calitate mai înaltă a aerului, PAOV prevede și crearea unor zone de emisii reduse dotate cu sisteme de monitorizare a calității aerului, înlocuirea a 1.534 autobuze diesel cu vehicule electrice și reducerea vârstei medii a parcului auto, modernizarea a 246 km de trasee de tramvaie și a 19 depouri pentru a crește eficiența energetică, dezvoltarea unei rețele de 565 km piste de ciclism, scăderea producției de deșeuri municipale pe cap de locuitor de la 497 kg/capita/an la 390 kg/capita/an, achiziționarea a 7.000 biciclete electrice și decarbonizarea sistemului de termoficare.

Evaluarea noastră subliniază, de asemenea, că autoritățile ar trebui să acorde prioritate modernizării și extinderii rețelei de monitorizare a calității aerului, astfel încât cât mai multe cartiere, școli, spitale și zone cu trafic intens să beneficieze de monitorizare permanentă. În paralel, este necesară îmbunătățirea funcționării echipamentelor și reducerea perioadelor în care lipsesc datele, pentru ca deciziile privind combaterea poluării să se bazeze pe informații relevante.

Având în vedere întârzierile din ultimii ani, este esențială finalizarea și implementarea Planului Integrat de Calitate a Aerului (PICA), document care ar trebui să coordoneze toate măsurile de reducere a poluării și să ofere un cadru clar pentru monitorizarea rezultatelor, precum și corelarea intervențiilor din PAOV. Datele și rapoartele privind calitatea aerului ar trebui prezentate într-un format mai simplu și mai ușor de înțeles, însoțite de explicații privind semnificația indicatorilor și impactul acestora asupra sănătății.

Reducerea poluării generate de trafic trebuie însă să rămână principala direcție de acțiune datorită impactului semnificativ în creșterea poluării. Acest lucru presupune continuarea modernizării transportului public, creșterea atractivității acestuia pentru călători, extinderea rețelei de piste pentru biciclete, dezvoltarea infrastructurii pentru mobilitate alternativă, pietonizarea străzilor și analiza unor măsuri care să limiteze accesul vehiculelor foarte poluante în anumite zone ale orașului.

1. Introducere

Am ales ca temă calitatea aerului din Municipiul București, una dintre cele mai importante probleme de mediu urban din România. Dezvoltarea urbană a capitalei s-a realizat adesea în absența unei strategii coerente și aplicate constant de planificare urbanistică, fapt care a contribuit indirect la degradarea calității aerului. Extinderea rapidă a zonelor rezidențiale, în special în zona periurbană, s-a produs fără corelarea adecvată cu infrastructura de transport public sau creșterea spațiilor verzi. Dezvoltarea urbană haotică a generat o dependență ridicată față de autoturismul personal, ceea ce a condus la congestionarea traficului și la creșterea emisiilor poluante.[1]

Ce este calitatea aerului și de ce contează? Calitatea aerului reprezintă starea aerului înconjurător, determinată de concentrația diferiților poluanți atmosferici și de efectele acestora asupra sănătății umane, mediului și ecosistemelor. Ea influențează direct sănătatea populației, calitatea vieții, mediul și ecosistemele, dar și dezvoltarea sustenabilă a orașelor. Ce cred bucureștenii despre calitatea aerului din oraș? Percepția publică privind calitatea aerului în București este predominant negativă, poluarea fiind considerată una dintre principalele probleme de mediu ale orașului. Într-un sondaj realizat de Active Research pentru Rețeaua pentru Natură Urbană, 75% din bucureșteni sunt nemulțumiți de calitatea aerului din Capitală. Cetățenii asociază în principal degradarea calității aerului cu traficul rutier intens, numărul ridicat de autoturisme și insuficiența măsurilor de reducere a poluării, existând o preocupare crescută pentru impactul acesteia asupra sănătății populației.

2. Instituții responsabile

2.1. Agenția pentru Protecția Mediului București / Direcția de Mediu București reprezintă autoritatea publică centrală care se ocupă de protecția mediului în România, verificând poluarea mediului (aer, apă, sol), oferind aprobări pentru firme sau proiecte și controlând impactul asupra naturii. Agenția Națională pentru Mediu și Aree Protejate (ANMAP) este instituția care implementează politicile și legislația de mediu.

2.2. Primăria Municipiului București

Primăria Municipiului București (PMB) este autoritatea locală responsabilă cu cele mai importante documente strategice, planificări și investiții în ceea ce ține de calitatea aerului, alături de primăriile de sector. PMB are un rol central atât în elaborarea și implementarea PICA, cât și în PAOV, având responsabilitatea de a coordona măsuri pentru reducerea poluării și dezvoltarea sustenabilă a orașului.

2.3. Garda de Mediu a Municipiului București

Garda de Mediu a Municipiului București (GNM București) are rolul central în activitățile de monitorizare, control și sancționare a activităților care cauzează poluarea aerului. În perioada 2024-2026, autoritățile publice și private din municipiu au primit sancțiuni în valoare de 5.094.500 RON în urma a 52 controale planificate, 176 controale tematice, 200 de controale în baza sesizărilor și 8 acțiuni comune cu alte instituții. Din păcate, numărul de acțiuni rămâne limitat raportat la nevoile orașului, iar transparența instituției în relația cu cetățeanul este slab documentată.

3. Documente strategice

3.1. Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană București 2021 – 2030 București a fost elaborată de PMB în parteneriat cu Banca Mondială și urmărește dezvoltarea coerentă și sustenabilă a municipiului, inclusiv în domeniul calității aerului, prin obiectivul 3.5. Reducerea poluării și îmbunătățirea calității aerului, apelor și solului, care prevede măsuri precum implementarea Planului Integrat de Calitate a Aerului (PICA) și Planului de Menținere a Calității aerului (PMCA), extinderea rețelei de monitorizare a calității mediului, introducerea unui sistem de alertare privind concentrațiile de poluare, respectarea condițiilor de mediu pentru șantiere etc.[2] În lista de proiecte, Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană (SIDU) prevede implementarea unei infrastructuri de monitorizare inteligentă a calității mediului,[3] extinderea spațiilor verzi,[4] dezvoltarea capacității de monitorizare a calității aerului și nivelului de zgomot[5] și resistemizarea bulevardelor.[6] Aplicarea strategiei nu a fost însă încă votată de către Consiliul General al Municipiului București, lipsind de altfel orice formă de monitorizare a acesteia.

3.2. Planul de Acțiune pentru Oraș Verde București este un document strategic local, adoptat în urma aderării municipiului la inițiativa „Programul Orașe Verzi”, care include un capitol dedicat calității aerului - 4.9, Acțiuni PAOV privind calitatea aerului.[7] Măsurile trasate de document includ: crearea unui sistem integrat de gestionare și monitorizare a poluării, care să armonizeze, să standardizeze și să prezinte informațiile în timp real sub forma unor hărți ale poluării accesibile cetățenilor[8]; extinderea centurii verzi a orașului prin împăduriri și reducerea cotelor de tăiere[9]; implementarea Master Planului Velo București prin dezvoltarea unei rețele principale și secundare de piste pentru biciclete[10]; decarbonizarea sistemului de încălzire urbană[11]; tranziția către o flotă de transport public cu emisii nete zero, prin introducerea de vehicule nepoluante.[12] Diferit față de SIDU, PAOV include instrumente de monitorizare publică și raportări periodice.

3.3. Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) 2016 – 2030 Regiunea București – Ilfov este documentul strategic care stabilește modul în care trebuie organizat transportul și mobilitatea în București și zona metropolitană.

3.4. Planul Integrat pentru Calitatea aerului București: lipsa planului și procedura de infringement Procedura de infringement privind calitatea aerului a fost inițiată formal împotriva României în anul 2009, când autoritățile europene au semnalat depășirea valorilor-limită pentru poluarea cu particule în suspensie (PM10) în mai multe orașe, inclusiv în București. În contextul persistenței acestor depășiri și al lipsei unor măsuri eficiente adoptate de autoritățile centrale și locale pentru reducerea poluării, Comisia Europeană a sesizat Curtea de Justiție a Uniunii Europene (CJUE) în anul 2018.

[7] Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană București 2021 – 2030, Partea C (pp. 88 – 89)

[8] Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană București 2021 – 2030, Partea D2 (p. 3)

[9] Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană București 2021 – 2030, Partea D2. (p. 4)

[10] Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană București 2021 – 2030, Partea D2 (p. 13)

[11] Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană București 2021 – 2030, Partea D2 (p. 16)

[12] Planul de Acțiuni pentru Oraș Verde București (p. 206)

[13] Planul de Acțiuni pentru Oraș Verde București (pp. 206 – 209)

[14] Planul de Acțiuni pentru Oraș Verde București (pp. 210 – 213)

[15] Planul de Acțiuni pentru Oraș Verde București (p. 72)

[16] Planul de Acțiuni pentru Oraș Verde București (p. 99)

[17] Planul de Acțiuni pentru Oraș Verde București (p. 60)

Răspunsul Primăriei Municipiului București a fost extrem de întârziat și a elaborat târziu un PICA, proces criticat pentru lipsa unei consultări adecvate cu experți independenți și cu publicul. În februarie 2020, Centrul pentru Politici Durabile Ecopolis, împreună cu asociațiile 2Celsius și ClientEarth, au inițiat o acțiune în instanță împotriva Primăriei Capitalei, invocând incapacitatea administrației locale de a asigura un mediu sănătos pentru locuitorii orașului, în principal din cauza absenței unor măsuri clare, cuantificabile și eficiente incluse în PICA.

În aprilie 2020, CJUE a condamnat România pentru nerespectarea obligațiilor privind calitatea aerului în București, în special depășirile valorilor-limită ale PM10, decizia expunând statul român riscului unor sancțiuni financiare semnificative în cazul menținerii neconformităților. În martie 2025, Primăria Municipiului București a atribuit un nou contract pentru realizarea unui studiu privind calitatea aerului și furnizarea de asistență tehnică în vederea elaborării unui nou PICA. Nici până în prezent Municipiul București nu dispune de un PICA elaborat și adoptat în conformitate cu cerințele legale.

4. Rețea de monitorizare

La nivelul Bucureștiului, calitatea aerului este monitorizată prin cele 11 stații integrate în Rețeaua Națională de Monitorizare a Calității Aerului,[18] de tip fond regional, suburban, urban, de trafic și industriale (completate de analizoare). Municipiul deține și o rețea proprie de monitorizare a aerului prin proiectul Aerlive.ro, o platformă independentă de monitorizare a calității aerului, inițiată de Centrul pentru Politici Durabile Ecopolis. Aerlive.ro colectează și publică în timp real date privind poluarea aerului din București și zona metropolitană, iar platforma centralizează date provenite din mai multe surse, inclusiv rețeaua de 44 de senzori instalați în București printr-un parteneriat între Primăria Municipiului București și organizația Vital Strategies, amplasați în principal lângă școli, grădinițe și spitale din toate sectoarele Capitalei. Acești senzori monitorizează concentrațiile de particule în suspensie PM10, PM2,5, PM1 și dioxid de azot (NO₂).

Municipiul București dispune și de un autolaborator de calitate a aerului din dotarea PMB, utilizat pentru campanii mobile de măsurare în locații fără acoperire fixă permanentă a RNMCA.[19]

Datele provenite din cele trei surse sunt afișate simultan și pe platforma InfoAer PMB, cu identificarea explicită a sursei (date de referință RNMCA vs. date indicative senzori proprii). Validarea și armonizarea datelor senzorilor proprii se realizează prin compararea periodică cu valorile înregistrate la stațiile RNMCA din proximitate, în vederea identificării abaterilor sistematice și a aplicării corecțiilor necesare.[20]

[18] Raportul privind calitatea aerului în București 2025 (p. 2)

[19] Răspunsul Primăriei Municipiului București nr. 63019 – 718L/30.04.2026

[20] Răspunsul Primăriei Municipiului București nr. 63019 – 718L/30.04.2026

5. Situație actuală

5.1. Sursele principale de poluare

Potrivit Raportului Starea Mediului în București – ediția 2025, traficul rutier reprezintă principala sursă de poluare a aerului în Capitală, contribuind direct și indirect cu peste 60% la nivelul total al poluării atmosferice. Impactul ridicat al transportului este explicat prin numărul mare de autoturisme, congestia urbană și dependența ridicată de mobilitatea individuală. Pe lângă trafic, alte surse relevante de poluare includ producerea de energie în centralele electrotermice (aproximativ 15%), activitățile industriale (circa 10%) și sectorul rezidențial, în special încălzirea locuințelor (între 1% și 5%). Gestionarea deșeurilor, șantierele de construcții și alte activități urbane contribuie fiecare cu aproximativ 1–2% la poluarea generală a aerului.

Raportul subliniază însă că impactul fiecărei surse diferă în funcție de tipul poluantului și de zona orașului, iar poluarea din București este influențată inclusiv de surse regionale și de transportul poluanților din afara orașului.

5.2. Concentrațiile anuale ale principalilor poluanți în anul 2025

În anul 2025, în regiunea București – Ilfov au fost monitorizați principalii poluanți atmosferici (SO_2 , NO_2 , CO , O_3 , PM_{10} , $\text{PM}_{2,5}$, benzen și metale grele). Datele din Raportul privind calitatea aerului în anul 2025 indică faptul că principalele probleme ale Bucureștiului și zonei metropolitane sunt asociate cu particulele în suspensie PM_{10} și $\text{PM}_{2,5}$. Cele mai multe depășiri ale valorii limită zilnice pentru PM_{10} au fost înregistrate la Veranda Mall (48)[21] și Școala nr. 39 (47),[22] ambele depășind pragul legal de 35 de depășiri pe an. Concentrațiile cele mai ridicate de NO_2 au fost măsurate la stațiile de trafic Mihai Bravu ($38,77 \mu\text{g}/\text{m}^3$) și Cercul Militar ($38,34 \mu\text{g}/\text{m}^3$), iar pentru ozon au fost înregistrate depășiri frecvente la Lacul Morii (34), peste pragul legal de 25 depășiri/an. Astfel, cele mai ridicate niveluri de poluare se regăsesc în zona Obor–Mihai Bravu, în sectoarele 2 și 3, unde se concentrează cele mai mari valori pentru PM_{10} , $\text{PM}_{2,5}$ și NO_2 .

Valorile diferă între stații; mai jos sunt prezentate intervalele observate în rețeaua de monitorizare a Municipiului București pentru anul 2025, conform Raportului privind calitatea aerului, realizat de Direcția de Mediu București (DJM București).

[21] Raportul privind calitatea aerului în București - ediția 2025 (p. 4)

[22] Raportul privind calitatea aerului în București - ediția 2025 (p. 4)

Poluant	Interval de concentrații măsurate (media aritmetică aferentă anului 2025)	Depășiri ale valorii limită zilnice/țintă
SO ₂	4,57 μg/m ³ (B7) – 6,73 μg/m ³ (B1)	/
NO ₂	8,84 μg/m ³ (B8) – 38,77 μg/m ³ (B3)	/
CO	0,41 mg/m ³ (B1) – 0,62 mg/m ³ (B2)	/
O ₃	39,58 μg/m ³ (B9) – 51,45 μg/m ³ (B8)	Da, în următoarele stații: B1 (depășire a nr. maxim de depășiri/an), B5, B7, B8 (depășire a nr. maxim de depășiri/an), B9
Benzen	0,45 μg/m ³ (B1 și B3) – 1,14 μg/m ³ (B8)	/
PM10	9,11 μg/m ³ (B18) – 32,39 μg/m ³ (B13)	Da, în următoarele stații: B1, B10, B11 (depășire a nr. maxim de depășiri/an), B12, B13 (depășire a nr. maxim de depășiri/an), B14, B15 (depășire a nr. maxim de depășiri/an), B16, B17, B19, B2, B20, B21, B22, B23, B24, B25, B26, B27 (depășire a nr. maxim de depășiri/an), B28, B29, B3, B30, B4, B5, B6, B7, B8 (depășire a nr. maxim de depășiri/an), B9
PM2,5	7,71 μg/m ³ (B18) – 20,35 μg/m ³ (B17)	/
Pb	0,0118 μg/m ³ (B7) – 0,0177 μg/m ³ (B1)	/
Ni	2,55 ng/m ³ (B1) – 3,30 ng/m ³ (B7)	/
Cd	2,71 ng/m ³ (B1) – 3,43 ng/m ³ (B7)	/
As	0,61 ng/m ³ (B7) – 0,75 ng/m ³ (B1)	/

Conform ghidului de aplicare a Deciziei de implementare nr. 2011/850/UE, pentru raportarea datelor privind calitatea aerului înconjurător, cerința legală privind colectarea de date pentru măsurări în puncte fixe (minim 90%) este îndeplinită dacă se atinge un minim de 84,5%, excluzând pierderile normale de date pentru verificări și mentenanță. Colectarea de date (în procente) la unele analizoare din stațiile automate din rețeaua națională de monitorizare a calității aerului s-a situat sub pragul legal, situație datorată defectiunilor tehnice ale analizoarelor sau întreruperilor repetate de energie electrică:

- B3 - Mihai Bravu: benzen (<70%).[23]
- B4 - Berceni: SO₂ și benzen (<70%).[24]
- B5 - Drumul Taberei: SO₂ și PM2,5 gravimetric (70–85%).[25]
- B6 - Cercul Militar Național: benzen și PM2,5 gravimetric (<70%).[26]

[23] Raportul privind calitatea aerului în București - ediția 2025 (p. 6)

[24] Raportul privind calitatea aerului în București - ediția 2025 (p. 6)

[25] Raportul privind calitatea aerului în București - ediția 2025 (p. 7)

[26] Raportul privind calitatea aerului în București - ediția 2025 (p. 7)

Cel mai des apar probleme tocmai la analizatoarele care măsoară PM₁₀ și PM_{2,5}, particulele fine considerate principalul poluant al Bucureștiului, cauzate în mare parte de traficul rutier[27]. Deși autoritățile cunosc de ani de zile amploarea problemei, iar România a fost condamnată la nivel european pentru depășirea limitelor de poluare, raportul arată că o parte dintre echipamentele care ar trebui să monitorizeze acești poluanți nu au furnizat suficiente date. Cu alte cuvinte, în unele perioade nu doar că aerul atinge cote înalte de poluare, dar nu avem, din păcate, instrumente complet funcționale pentru a măsura cu exactitate.

6. Măsuri principale

Municipiul București și-a asumat numeroase investiții pentru reducerea poluării și îmbunătățirea calității aerului, vizând transportul public și alternativ, decarbonizarea sistemului de termoficare sau extinderea spațiilor verzi. Bucureștiul s-a angajat să scadă concentrația medie anuală de PM_{2,5} sub 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ și de PM₁₀ și NO_x sub 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ în 4 ani de la adoptarea PAOV,[28] să extindă numărul de benzi unice pentru transportul public (de la 0,9 km/100.000 locuitori la peste 15 km) și numărul de km de pistă pentru biciclete (de la 2,4 km/100.000 locuitori la peste 25 km),[29] să înjumătățească ponderea încălzirii urbane consumatoare de carbon în 12 ani[30] și să asigure accesul a cel puțin 40% din populație la un spațiu verde de 0,5 ha la mai puțin de 300 m.[31]

Conform PAOV, lista de proiecte corelate cu îmbunătățirea calității aerului se regăsește mai jos.

Sectorul vizat	Descrierea măsurii	Perioada de implementare	
Monitorizarea calității aerului	Sistem integrat de gestionare și monitorizare a poluării, care să armonizeze, să standardizeze și să prezinte informațiile în timp real sub forma unor hărți ale poluării accesibile cetățenilor, incluzând condiții prognozate și tendințe istorice [32]	Evaluarea și planificarea	2 luni
		Integrarea rețelelor	3 luni
		Dezvoltarea platformei	12 luni
		Teste pilot	3 luni
Spații verzi	Extinderea centurii verzi a orașului [33]	Adaptarea legislației	24 luni
		Elaborarea Master Planului	24 luni
		Implementarea Master Planului	5 ani
	Spații verzi suplimentare în cartiere cu densitate ridicată (grădini de ploaie, pajiști urbane, grădini comunitare) [34]	Identificarea cartierelor	18 luni
		Planificarea și amenajarea spațiilor verzi	36 luni

[27] Raportul privind calitatea aerului în București - ediția 2025 (p. 10)

[28] Planul de Acțiuni pentru Oraș Verde București (p. 49)

[29] Planul de Acțiuni pentru Oraș Verde București (p. 46)

[30] Planul de Acțiuni pentru Oraș Verde București (p. 46)

[31] Planul de Acțiuni pentru Oraș Verde București (p. 48)

[32] Planul de Acțiuni pentru Oraș Verde București (pp. 206 – 209)

[33] Planul de Acțiuni pentru Oraș Verde București (pp. 210 – 213)

[34] Planul de Acțiuni pentru Oraș Verde București (p. 189)



Transport	Crearea unor zone cu emisii reduse (LEZ) în zona metropolitană București dotate cu un sistem de monitorizare a calității aerului, printr-un calendar de eliminare treptată a vehiculelor poluante [35]	Proiectarea limitelor	6 – 9 luni
		Instalarea sistemelor de monitorizare a calității aerului	6 luni (concomitent)
		Instalarea camerelor ANPR	12 – 18 luni
		Campanie de comunicare	În curs de desfășurare
		Monitorizare, evaluare, raportare	În curs de desfășurare
	Modernizarea a 19 depouri și echiparea lor cu panouri electrice și stații de încărcare rapidă [36]	Studiu de fezabilitate și planificare	6 luni
		Proiectare detaliată	6 – 8 luni
		Achiziții publice	4 luni
		Modernizarea depozitelor	18 – 24 luni
		Monitorizare și ajustare	În curs de desfășurare
	Înlocuirea a 1.534 autobuze diesel cu autobuze electrice [37]	Evaluarea nevoilor	6 luni
		Achiziții publice	6 luni
		Implementarea flotei electrice	12 – 18 luni
		Formare pentru șoferi	12 – 18 luni (permanent)
		Monitorizare și integrare	În curs de desfășurare
	Modernizarea a 246 km de linii de tramvai [38]	Studiu de fezabilitate și planificare	6 luni
		Proiectare detaliată	8 luni
		Achiziții publice	6 luni
		Reînnoirea liniilor de tramvai	18 – 24 luni
		Monitorizare și ajustare	În curs de desfășurare
	Implementarea Master Planului Velo [39] prin dezvoltarea unei rețele principale și secundare de 150 km, respectiv 415 km de piste pentru biciclete, achiziționarea 7.000 de biciclete electrice, 350 de stații de încărcare, 200 de contoare de biciclete și o platformă de monitorizare a datelor	Achiziționarea și selectarea contractanților	6 luni
		Construcția și implementarea benzilor	2025 – 2034
		Monitorizarea și colectarea datelor	În curs de desfășurare
		Implementarea bicicletelor electrice și stațiilor de încărcare	2027 – 2029

[35] Planul de Acțiuni pentru Oraș Verde București (p. 65)

[36] Planul de Acțiuni pentru Oraș Verde București (p. 60)

[37] Planul de Acțiuni pentru Oraș Verde București (p. 60)

[38] Planul de Acțiuni pentru Oraș Verde București (p. 60)

[39] Planul de Acțiuni pentru Oraș Verde București (p. 72)

	Rețea publică de încărcare a vehiculelor electrice [40] cu un obiectiv inițial de 1 încărcător la 10 vehicule electrice	Evaluarea nevoilor	6 luni
		Implicarea părților interesate	6 luni
		Dezvoltarea PPP-urilor	6 – 12 luni (concomitent)
		Lansarea proiectului de încărcare rezidențială	6 – 12 luni (concomitent)
		Proiectarea tarifării	12 luni
		Campanie de sensibilizare	10 luni
		Monitorizare, evaluare, adaptare	12 luni, permanent
Energie	Decarbonizarea sistemului de termoficare [41] prin renovarea rețelei electrice, implementarea unei instalații geotermale în partea de nord, implementarea unor echipamente eficiente energetic și a pompelor de căldură	Stabilirea structurii de guvernanta	2 luni
		Viziune pe termen lung pentru decarbonizarea rețelei	2 luni
		Elaborarea planului și măsurilor	12 luni
		Punerea în aplicare a planului	62 luni
Accesibilitatea datelor	Implementarea unei platforme digitale integrate care va colecta și gestiona datele pe diverse sectoare urbane, inclusiv calitatea aerului [42]	Planificare și pregătire	2 luni
		Evaluarea și standardizarea datelor	6 luni
		Integrarea centralizată a bazelor de date din sectorul urban	6 luni
		Teste pilot	2 luni

7. Acces public la date

Datele sunt disponibile public, dar informațiile se regăsesc între mai multe platforme și documente tehnice, ceea ce îngreunează uneori accesul pentru publicul larg. Cetățenii pot cere acces la informațiile oficiale conform Legii nr. 544/2001 privind liberul acces la informațiile de interes public sau pot accesa platforme online dedicate monitorizării calității aerului precum calitateaer.ro, InfoAer PMB sau Aerlive.ro.

[40] Planul de Acțiuni pentru Oraș Verde București (p. 86)

[41] Planul de Acțiuni pentru Oraș Verde București (p. 99)

[42] Planul de Acțiuni pentru Oraș Verde București (p. 200)

8. Provocări identificate

- **Bucureștiul dispune de doar 11 stații oficiale de monitorizare** (completate de analizoare, conform datelor de pe calitateaer.ro) și o rețea de 44 de senzori suplimentari pentru PM10 și PM2,5. Pentru un oraș de mărimea Bucureștiului, acoperirea este insuficientă: nu există senzori în proximitatea tuturor școlilor, spitalelor sau cartierelor rezidențiale aglomerate, astfel că unele zone vulnerabile rămân expuse poluării fără a cunoaște nivelul poluanților atmosferici.
- **Au existat deficiențe tehnice și colectări incomplete de date pentru anumiți poluanți și stații din rețeaua națională, aspect care face dificilă evaluarea corectă și continuă a calității aerului.** Fără date complete și de calitate, este greu să planifici măsuri adecvate situației locale.
- **Rapoartele anuale și analizele sintetice nu sunt întotdeauna publicate în timp util și într-un format care să permită cetățenilor să urmărească evoluția situației.** Informația există, dar ajunge greu la oamenii care ar trebui să beneficieze de ea. Deși există platforme dedicate precum InfoAer PMB sau Aerlive.ro, datele publicate sunt adesea tehnice și dificil de înțeles pentru cetățeanul obișnuit.
- **Traficul rutier rămâne principala sursă de poluare în oraș.** Deși sursa problemei este bine cunoscută și documentată de ani de zile, măsurile structurale de reducere a traficului rutier și de promovare de alternative sustenabile rămân în mare parte la stadiul de propuneri.
- **România se află în procedură de infringement european pentru calitatea aerului din București de peste 15 ani și a fost deja condamnată de CJUE în 2020.** În tot acest timp, municipiul a funcționat fără un PICA, termenul asumat față de Comisia Europeană, octombrie 2024, fiind ratat. Contractul pentru elaborarea noului PICA a fost atribuit abia în mai 2025, iar documentul nu este încă finalizat.
- **În perioada 2024–2026, GNM București a realizat 52 de controale planificate, 200 de controale pe baza sesizărilor cetățenilor, 176 de controale tematice și 8 acțiuni comune cu alte instituții.** Rezultatul: 281 de sancțiuni și amenzi în valoare totală de 5.094.500 RON, la care se adaugă desființarea a 2 lucrări ca sancțiuni complementare. Aceste date reflectă o problemă structurală de conformare cu legislația de mediu privind calitatea aerului în București.[43]

[43] Răspunsul din partea Gărzii Naționale de Mediu nr. 1840/7.04.2026

9. Recomandări

9.1. Recomandări pentru autorități

- **Modernizarea și extinderea rețelei de monitorizare a aerului prin înlocuirea echipamentelor învechite și creșterea acoperirii în cartierele periferice, zonele dens populate și în proximitatea școlilor, spitalelor și principalelor artere rutiere.** Este necesar un calendar public clar pentru instalarea de noi stații și senzori, precum și verificarea periodică a calității datelor colectate.
- **Îmbunătățirea calității și continuității datelor de mediu, inclusiv reducerea pierderilor de date și standardizarea colectării pentru toți poluanții relevanți (PM10, PM2,5, NO₂).**
- **Creșterea transparenței și accesibilității informațiilor prin publicarea periodică a rapoartelor într-un format simplificat pentru cetățeni** (grafice, explicații clare, interpretări ale valorilor), completând platformele existente precum InfoAer PMB sau Aerlive.ro.
- **Accelerarea implementării PICA, cu termene respectate și mecanisme de monitorizare independente,** având în vedere întârzierile semnificative și contextul procedurii de infringement european.
- **Modernizarea transportului public și reducerea traficului poluant,** inclusiv prin extinderea rețelei de piste pentru biciclete, introducerea de zone cu emisii reduse și creșterea frecvenței transportului public.
- **Extinderea spațiilor verzi și a infrastructurii verzi urbane** (arbori, garduri vii, coridoare verzi), în special de-a lungul arterelor intens circulate și în zonele rezidențiale dense.
- **Întărirea controalelor de mediu și creșterea eficienței sancțiunilor,** cu publicarea transparentă a rezultatelor, inclusiv tipurile de entități sancționate și tipologia abaterilor.
- **Gestionarea mai eficientă a surselor majore de poluare,** în special traficul rutier, termoficarea și șantierele de construcții, prin reguli mai stricte privind emisiile, praful și întreținerea infrastructurii.
- **Extinderea mecanismelor de participare publică,** inclusiv bugetare participativă și consultări reale, astfel încât cetățenii să poată propune și vota măsuri concrete legate de calitatea aerului, precum senzori de măsurare a calității aerului în cartier, zone pietonale sau extinderea spațiilor verzi din comunitatea locală.

9.2. Recomandări pentru cetățeni și școli

- **Reducerea utilizării autoturismului personal,** în special pentru deplasările scurte, și încurajarea mersului pe jos, utilizării bicicletei sau transportului public.
- **Evitarea arderii deșeurilor și a materialelor organice** (frunze, resturi vegetale, deșeuri menajere sau lemn tratat), în special în zonele rezidențiale.
- **Implicarea activă în raportarea problemelor de mediu, precum șantiere neconforme, arderi ilegale sau vehicule care poluează excesiv, prin sesizări către autorități.**
- **Participarea la inițiative civice și dezbateri publice,** inclusiv campanii pentru mai multe spații verzi, reducerea traficului auto și extinderea infrastructurii pentru mobilitate alternativă.

- Informarea constantă privind calitatea aerului și efectele asupra sănătății, utilizând platforme publice și surse verificate, dar și interpretând critic datele disponibile.
- Sprijinirea inițiativelor comunitare de monitorizare a aerului, inclusiv instalarea de senzori civici și proiecte locale de tip știință participativă.
- Integrarea educației despre calitatea aerului în activități practice, prin utilizarea senzorilor simpli, analiza datelor locale și interpretarea hărților de poluare.
- Dezvoltarea de parteneriate între instituțiile educaționale și autorități locale, sub forma unor competiții anuale de proiecte sustenabile, în care elevii și studenții propun soluții concrete (senzori, spații verzi, zone pietonale), cu posibilitatea implementării finanțate public.
- Organizarea unor campanii de conștientizare în comunitate (expoziții, afișe, dezbateri și evenimente deschise publicului despre poluare și sănătatea urbană).
- Promovarea implicării civice în rândul tinerilor, inclusiv prin participarea la consultări publice, proiecte de mediu și inițiative locale de monitorizare.

10. Surse

- Raportul privind calitatea aerului în București – ediția 2025
- Raportul privind Starea Mediului în București – ediția 2025
- Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană București 2021–2030, Părțile C și D2
- Planul de Acțiuni pentru Oraș Verde București
- Planul de Mobilitate Urbană Durabilă 2016–2030, Regiunea București–Ilfov
- Active Research, Arii Naturale Urbane în România, Raport de Cercetare Sociologică, 2026
- Răspunsul Primăriei Municipiului București nr. 63019–718L / 30.04.2026
- Răspunsul Gărzii Naționale de Mediu nr. 1840 / 7.04.2026

Monitorizare: Carina Gagi



Ce spune Carina despre program?

"Mi-a placut foarte mult acest proiect, consider ca am avut foarte multe de invatat in legatura cu felul in care se face un research pe politici publice de mediu. De asemenea, faptul ca am avut aceasta experienta m-a ajutat si intr-un alt proiect ulterior "

Coordonatori CRPE: Damian Alexandru și Alyssa Ungureanu

Raport publicat în cadrul proiectului „Youth for Green Romania” (2024-3-RO01-KA154-YOU-000285479), derulat de Centrul Român de Politici Europene.

Conținutul prezentului material reprezintă responsabilitatea exclusivă a autorilor, iar Agenția Națională și Comisia Europeană nu sunt responsabile pentru modul în care va fi folosit conținutul informației.