

2. DEZVOLTAREA ȘI MODERNIZAREA INFRASTRUCTURII DE TRANSPORT

2.1. FUNDAMENTARE

O infrastructură de transport eficientă, conectată la rețeaua europeană de transport contribuie la creșterea competitivității economice, facilitează integrarea în economia europeană și permite dezvoltarea de noi activități pe piața internă.

„Analiza situației curente” și concluziile „Analizei SWOT” au evidențiat faptul că situația actuală a sistemului național de transport este caracterizată prin existența unui număr redus de autostrăzi și de conexiuni la nivel de autostradă sau drum rapid cu statele vecine și membre ale Uniunii Europene, de variante ocolitoare, de linii feroviare electrificate, de existența unei degradări avansate a infrastructurii navale și a unei uzuri a materialului rulant. În aceste condiții se impune modernizarea și dezvoltarea rețelei naționale de transport în parametri de calitate a serviciilor prestate efectiv și a satisfacerii necesităților de mobilitate a persoanelor și fluxurilor de mărfuri în ceea ce privește capacitatea, calitatea și siguranța care să asigure creșterea gradului de accesibilitate a României, precum și promovarea unei dezvoltări durabile a sistemului de transport.

În acest context, scopul strategiei pentru prioritatea „Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii de transport” este de a genera o dezvoltare echilibrată a tuturor modurilor de transport prin asigurarea infrastructurilor de transport moderne și durabile împreună cu o creștere a calității serviciilor și realizarea unui sistem funcțional de „unitate în diversitate”.

Dezvoltarea infrastructurii de transport reprezintă o condiție necesară pentru implementarea cu succes și a celorlalte priorități de dezvoltare ale României pentru perioada 2007–2013, contribuind la creșterea mobilității persoanelor și a mărfurilor, la integrarea polilor regionali de creștere cu rețeaua trans-europeană de transport, la combaterea izolării zonelor subdezvoltate și, nu în ultimul rând, la dezvoltarea infrastructurii de transport regionale și locale.

România are stabilite liniile directoare ale căilor de comunicație de interes european și național prin Planul de Amenajarea Teritoriului Național secțiunea I „Căi de comunicație”, ca suport al dezvoltării complexe și durabile a teritoriului pe termen lung, inclusiv al dezvoltării regionale, reprezentând totodată contribuția specifică a țării noastre la dezvoltarea spațiului european și premiza înscrierii în dinamica dezvoltării economico-sociale europene.

Planul de Amenajarea Teritoriului Național secțiunea I „Căi de comunicație” definește bazele rețelei naționale de căi de comunicație, identificând proiectele prioritare și măsurile de armonizare necesare pentru dezvoltarea acestora pe termen scurt, mediu și lung, propune soluții care au în vedere stabilirea unor raporturi economice echilibrate în teritoriu urmărindu-se obiectivele însușite la nivel european și racordează rețeaua națională majoră de căi de comunicație la cele 3 coridoare prioritare de transport europene și pan-europene IV, VII și IX care traversează teritoriul României, convenite în cadrul conferințelor pan-europene de transporturi, ce asigură legătura Europei centrale și de est cu nordul și vestul Europei.

Totodată, prin Legea nr. 203/2003 privind realizarea, dezvoltarea și modernizarea rețelei de transport de interes național și european, republicată, sunt stabilite prioritățile de dezvoltare a infrastructurii de transport pe termen scurt și mediu – orizont 2015.

Creșterea economică viitoare, evoluția societății și modificările de dezvoltare în teritoriu vor exercita o presiune crescândă asupra transportului, necesitând o îmbunătățire constantă a infrastructurilor și calității serviciilor. Evoluția demografică, dezvoltarea sectorului turistic, reorganizarea proceselor de producție și a

agriculturii, ocuparea dispersată a periferiilor urbane argumentează creșterea cererii. Această creștere este însoțită și de o cerere de calitate a serviciilor care trebuie satisfăcută în contextul deschiderii accesului României la fondurile europene post-aderare, care vor contribui la creșterea investiției în infrastructură.

Cererea pentru transportul de marfă este strâns legată de evoluția economică. Creșterea cererii pentru transportul de marfă este întotdeauna mai mare decât creșterea PIB, așa cum rezultă din experiența altor state industrializate. În cazul de față, se prevăd rate ale creșterii pentru cererea de transport de marfa cu 2% mai mari decât ratele creșterii PIB. Aceasta este în concordanță cu experiența altor state devenite de curând membre UE (Ungaria, Polonia, Slovenia, Cehia). Creșterea în transportul de marfă este considerabil mai mare decât creșterea PIB datorita unei densități valorice reduse a mărfurilor (de exemplu, o mare parte a bunurilor reprezintă greutate mare cu valoare monetara redusă). În economiile vest – europene, densitatea valorică este mai ridicată, adică bunurile au greutate mai redusă și valoare monetară mai ridicată cu rezultatul că pe fiecare unitate de PIB suplimentar este generat un volum mai scăzut de transport de marfa. Astfel, pe baza experiențelor similare, se preconizează că evoluția ascendentă a creșterii economice în România va avea un impact și mai mare în ceea ce privește cererea de transport.

Dezvoltarea infrastructurii de transport va juca un rol important în integrarea pieței interne și va sprijini punerea în valoare a poziției geografice a României ca zonă de tranzit, aflată la intersecția Coridorului de transport pan-european IV și a Coridorului de transport pan-european IX. Localizarea României la intersecția a numeroase drumuri care leagă Europa de Vest cu cea de Est, ca și Europa de Nord cu cea de Sud, precum și situarea țării pe axele de tranzit între Europa și Asia, constituie un element de referință pentru determinarea opțiunilor strategice privind dezvoltarea și modernizarea infrastructurii de transport, astfel oportunitatea creată de Canalul Dunăre-Marea Neagră și fluviul Dunărea, poate ocupa o poziție cheie pentru atragerea fluxurilor internaționale de mărfuri, în relațiile dintre Europa și celelalte continente.

O alternativă viabilă de transport pentru țara noastră o constituie tranzitul pe căile navigabile interioare, prin intermediul fluviului Dunărea. Astfel, prin sectorul românesc al Dunării (1075 km) și Canalul Dunăre Marea Neagră se asigură legătura între Dunăre și portul Constanța, Canalul Dunăre-Marea Neagră scurtând cu aproximativ 400 km distanța de transport a mărfurilor dinspre/înspre Marea Neagră către porturile de pe Dunăre ale Europei Centrale, asigurând legătură directă între Constanța și Rotterdam.

Totodată, Dunărea printr-o exploatare corespunzătoare a potențialului său va contribui la conectarea și integrarea României în Uniunea Europeană într-o manieră durabilă, creând totodată oportunitatea ca România să dobândească o poziție cheie pentru atragerea fluxurilor de mărfuri, în relațiile dintre Europa și celelalte continente.

Transportul aerian dispune de un potențial semnificativ pentru îmbunătățirea poziției sale în traficul la medie și mare distanță.

România trebuie să profite de poziționarea sa geografică prin atragerea de investiții în infrastructură și în servicii din domeniul transporturilor. Dezvoltarea infrastructurii de transport va spori accesibilitatea regiunilor mai puțin dezvoltate, atât la zone situate în interiorul, cât și în afara granițelor țării, îmbunătățind astfel flexibilitatea pieței forței de muncă și competitivitatea economică a regiunilor ce beneficiază de proiecte de dezvoltare.

Un avantaj îl reprezintă distribuția relativ armonioasă a infrastructurii de transport pe teritoriul național, dar este necesară demararea unor acțiuni susținute pentru a dezvolta transportul inter-modal. Acest mod de transport permite transportul materiilor prime și al mărfurilor la costuri scăzute, având în vedere și atingerea obiectivului de dezvoltare durabilă. Ca urmare, este necesară stabilirea unui echilibru între transportul feroviar și cel rutier și creșterea rolului transportului aerian și naval (maritim și fluvial).

Dezvoltarea transportului rutier și alinierea la standardele europene este motivată de necesitatea racordării coerente a rețelei naționale la rețeaua europeană și corelarea proiectelor de dezvoltare ale României cu cele din țările vecine.

Căilor Ferate Române le revine rolul de a integra infrastructura feroviară națională în parametri tehnici și operaționali de nivel european, pentru a fi parte compatibilă și inter-operabilă a viitoarei rețele feroviare transeuropene. La nivelul UE, obiectivul principal pentru transportul feroviar pe perioada 2007-2013 este creșterea ponderii din totalul pieței de transport de la 6% la 10%, în transportul de călători, și de la 8% la 15%¹, în transportul de mărfuri, pentru a asigura o distribuție mai echilibrată a transporturilor și protecția mediului înconjurător. Obiectivul major pentru România în transportul feroviar, pe perioada 2007-2013, este de a-și păstra o pondere echilibrată pe piața de transport, prin menținerea valorilor de 25% din totalul mărfurilor și 35% din totalul pasagerilor.

În domeniul transportului aerian se are în vedere realizarea unei industrii de transport sigure, eficiente, funcționale, compatibile și adaptabile cu politicile, principiile și instituțiile europene. Toate activitățile aeronautice civile respectă deja în cea mai mare parte standardele, regulamentele și directivele europene aplicabile, celelalte urmând să se aplice de la data aderării. O atenție specială se va acorda cerințelor pieței. Se estimează că numărul de persoane transportate din și în România se va tripla până în anul 2013², iar volumul de mărfuri transportat cu ajutorul acestui mod de transport va crește ca urmare a aderării la UE și NATO. În scopul asigurării unor servicii la standarde europene este necesară modernizarea și extinderea infrastructurii aeroportuare aflate pe rețeaua TEN-T, o atenție deosebită acordându-se celor patru aeroporturi de interes național aflate în coordonarea Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului.

În domeniul transportului naval, modernizarea și dezvoltarea durabilă a infrastructurii de transport maritim și fluvial urmăresc creșterea cotei de piață a acestui mod de transport, creșterea volumului de mărfuri tranzitate prin porturile românești și folosirea eficientă a infrastructurii portuare existente, întărirea potențialului comercial al porturilor maritime și fluviale ale României, precum și întărirea poziției geo-strategice în zona Mării Negre și pe Dunăre asigurând o infrastructură sigură, solidă și bine integrată cu rețeaua de transport trans-europeana (TEN-T), pentru a stabili o bază coerentă de promovare a accesului liber, a circulației sigure și eficiente a persoanelor, bunurilor și serviciilor.

2.2. OBIECTIVE

2.2.1. Obiectivul general

Analiza situației curente și concluziile Analizei SWOT au evidențiat faptul că sistemul de transport românesc este încă insuficient dezvoltat și de calitate slabă comparativ cu statele membre ale UE și cu alte țări est-europene.

În acest context, obiectivul general îl reprezintă **asigurarea unei infrastructuri de transport extinse, moderne și durabile, precum și a tuturor celorlalte condiții privind dezvoltarea sustenabilă a economiei și îmbunătățirea calității vieții, astfel încât volumul activității de transport în PIB să crească de la 3,6 miliarde euro (în prezent) la minimum 7,0 miliarde euro până în 2015.**

Atingerea acestui obiectiv va contribui în mod direct la creșterea gradului de accesibilitate a României, asigurarea inter-modalității sistemului de transport și promovarea dezvoltării echilibrate a tuturor modurilor de transport, îmbunătățirea calității și eficienței serviciilor, diminuarea impactului transportului asupra mediului,

¹ Cartea Albă a Politicii Europene de Transport

² Estimare făcută de Aeroportul Internațional „Henri Coandă” București, având în vedere și conceptul de „Single European Sky”

asigurarea dezvoltării durabile a sectorului transporturi prin impactul pozitiv al relansării cererii pe termen scurt și, indirect, prin influența ofertei de transport asupra structurii costurilor la agenții economici, integrarea superioară a economiei românești în economia mondială și stimularea creșterii fluxurilor transfrontaliere de persoane și bunuri.

2.2.2. Obiective specifice

- **Modernizarea rețelei rutiere de interes național** constând în modernizarea la standarde europene a 5701 km din rețeaua drumurilor naționale, din care pe rețeaua TEN-T vor fi reabilitați 1347 km, dimensionarea structurii rutiere pentru preluarea unei sarcini pe osie de 11,5 t și redimensionarea a 1933 poduri la clasa E de încărcare, în perioada 2007 – 2015. O atenție deosebită se va acorda construcției de autostrăzi, aprox. 1052 km urmând a fi construiți în această perioadă. Vor fi modernizate și construite variante ocolitoare în lungime de aprox. 301 km.
- **Asigurarea inter-operabilității feroviare** astfel încât, în perioada 2007-2015, lungimea căilor ferate inter-operabile modernizate să ajungă la 1100 km din totalul căilor ferate inter-operabile de pe rețeaua TEN-T respectiv la 100 km din totalul căilor ferate inter-operabile modernizate altele decât cele de pe rețeaua TEN-T. Stimularea transportului feroviar, precum și a intermodalității³, prin asigurarea calității materialului rulant, preconizează ca până în 2013 cel puțin 25% din totalul transportului de mărfuri și 35% din totalul transportului public de călători va fi efectuat pe rețeaua feroviară.
- **Creșterea traficului de mărfuri prin porturile interne și maritime**, precum și pe cele două canale navigabile astfel încât, prin îmbunătățirea infrastructurii navale, până în 2015, traficul de mărfuri să crească cu 3,79 mil. tone prin căi și canale navigabile și cu 39,47 mil. tone prin porturile maritime, față de traficul din 2004 .
- **Modernizarea echipamentelor și facilităților aeroportuare** în cele patru aeroporturi de interes național, pentru a permite creșterea traficului de călători la 11,3 milioane călători/an în 2015.

2.3. STRATEGIA

Obiectivul general și obiectivele specifice ale priorității naționale de dezvoltare „Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii de transport” se realizează prin acțiuni grupate în trei **sub-priorități**, care sunt prezentate în continuare.

2.3.1. Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii trans-europene de transport și a rețelelor de legătură

Acest element strategic va genera coeziunea teritorială între România și statele membre ale UE, prin reducerea timpilor de călătorie către principalele destinații, atât interne cât și externe, prin modernizarea și dezvoltarea infrastructurilor rutiere (în special autostrăzi), a facilităților feroviare, navale și aeriene, pentru a satisface traficul intensiv de mărfuri și pasageri.

Modernizarea și construcția de infrastructuri rutiere trans-europene

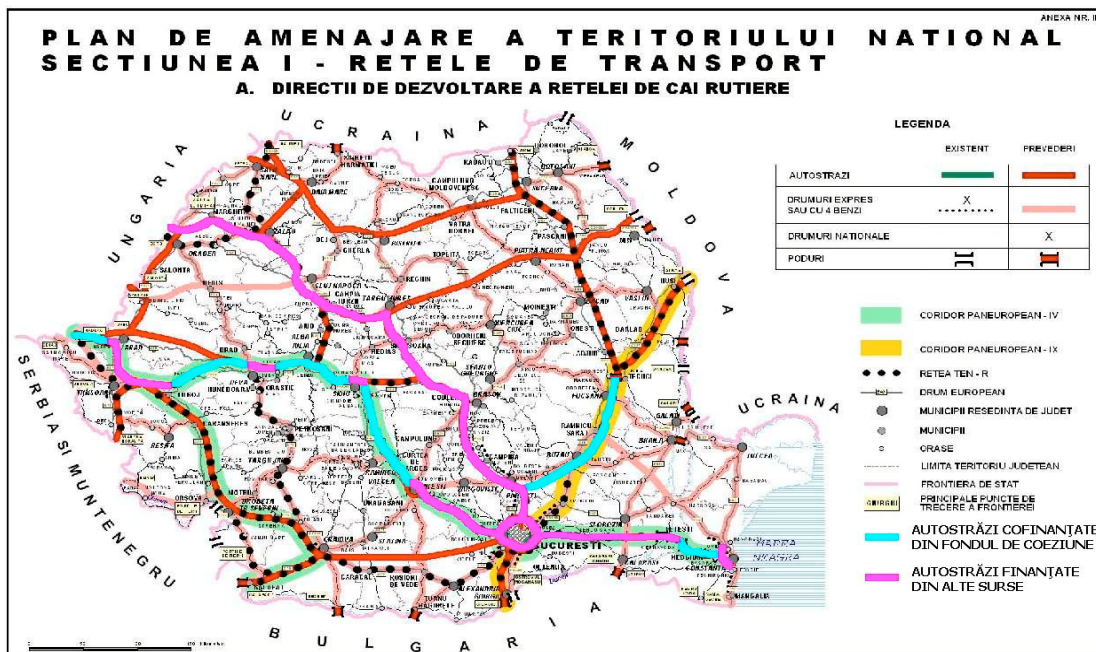
Această măsură va urmări finalizarea autostrăzilor aflate în construcție, construirea de noi autostrăzi și drumuri rapide, construirea variantelor ocolitoare a orașelor situate pe TEN-T și modernizarea drumurilor și podurilor de pe TEN-T.

Principalul beneficiu adus transportului rutier îl reprezintă sporirea vitezei și capacităților de deplasare pe coridoarele Pan – Europene de transport rutier. Conform angajamentelor asumate de România în procesul de

³ Comunicarea Comisiei nr.COM(2003)110 final asupra liniilor directoare indicative adiționale pentru țările candidate

negociere pentru Capitolul 9 – „Politica în domeniul transporturilor, implementarea proiectelor privind realizarea/dezvoltarea/modernizarea infrastructurii de transport pe traseul Coridorului Pan – European de transport nr. IV reprezintă o prioritate absolută. Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România va fi principalul beneficiar al alocărilor financiare pentru dezvoltarea infrastructurii rutiere de interes național și european.

Proiectele prioritare vor viza construcția autostrăzii pe ramura nordică a coridorului Pan – European IV între localitățile Nădlac – Arad – Timișoara – Lugoj – Deva – Sibiu – Pitești – București – Constanța .



Secțiuni de autostradă pentru perioada 2007-2015
(sursa: MTCT – Proiect de Lege pentru actualizarea Legii nr. 71/1996)

Modernizarea și construcția de infrastructuri feroviare trans-europene

A acțiunile se referă la modernizarea infrastructurii feroviare, care va viza în principal sporirea atractivității pentru transportul feroviar prin creșterea vitezei maxime de circulație, pe secțiuni din cadrul rețelei inter-operabile (TEN-T, Coridoarele IV și IX), la 160 km/h pentru trenurile de pasageri și la 120 km/h pentru trenurile de mărfuri.

Se va urmări ca transportul feroviar să-și păstreze în continuare cota de piață de 30% - 35%, să se mențină un grad ridicat al siguranței circulației, să se implementeze metode moderne de întreținere a infrastructurii feroviare și să se creeze condițiile pentru interoperabilitatea cu sistemul de transport feroviar european.

În această perioadă se vor reabilita, printre altele, secțiunile de cale ferată Curtici - Simeria, Simeria - Coșlariu, Coșlariu - Sighișoara, Sighișoara - Brașov, Brașov - Predeal, Craiova - Calafat.

O importanță deosebită se va acorda legăturilor între punctele de creare a fluxurilor de călători, asigurând astfel o legătură rapidă și confortabilă între acestea și creșterea accesibilității zonelor adiacente rețelei TEN-T.

2.3.2. Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport de interes național și îmbunătățirea serviciilor aferente

Acest element strategic cuprinde măsuri privind modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport pe rețeaua TEN-T, dar totodată va avea și un impact direct asupra rețelei naționale de transport din afara rețelei TEN-T și, de asemenea, asupra îmbunătățirii serviciilor feroviare, atât pentru călători, cât și pentru mărfuri.

Modernizarea și construcția de infrastructuri rutiere de interes național

O primă acțiune are în vedere infrastructura rutieră, ce va cuprinde: construirea de autostrăzi, drumuri rapide, variante ocolitoare și modernizarea drumurilor naționale altele decât cele de pe rețeaua TEN-T, dar și modernizarea și construcția unor sectoare de drum de pe rețeaua TEN-T. Astfel, se va asigura o parte a condițiilor fizice de infrastructură ce vor permite un nivel suficient de accesibilitate pentru realizarea obiectivului general de coeziune economică și socială la nivel regional, național și european.

În colaborare cu autoritățile administrației centrale de specialitate și cu cele locale, va fi modernizată și dezvoltată infrastructura rutieră de interes național care permite accesul spre regiunile mai puțin dezvoltate, precum și spre zonele cu potențial economic ridicat. În acest scop, vor fi luate în considerare fluxurile comerciale existente și prognozate pentru perioada de programare 2007-2013 și, nu în ultimul rând, necesitatea de aprovizionare cu materii prime a ramurilor industriale a căror dezvoltare este încurajată pe plan național și/sau local. Se va avea în vedere și gradul de acces al persoanelor în aceste zone, pentru a asigura forța de muncă necesară bunei desfășurări a activității.

De asemenea, se vor continua lucrările la construcția de autostrăzi pe axa București - Brașov - Borș.

Modernizarea și construcția de infrastructuri feroviare de interes național, precum și îmbunătățirea serviciilor aferente

În acest sens, se va asigura interoperabilitatea rețelei feroviare convenționale (TEN-T și în afara rețelei TEN-T) cu rețeaua europeană de transport feroviar prin introducerea în cale și la bordul materialului rulant motor a elementelor necesare sistemului de supraveghere ETCS (European Train Control System), modernizarea instalațiilor de centralizare a stațiilor de cale ferată prin introducerea instalațiilor electronice de centralizare, dezvoltarea sistemului informatic pentru toate stațiile de cale ferată situate pe rețeaua feroviară interoperabilă din România, dezvoltarea rețelei de telecomunicații pentru asigurarea suportului de transmisie de date și implementarea sistemelor informatice feroviare în toate stațiile de cale ferată situate pe infrastructura feroviară inter-operabilă din România, implementarea centrului național de dirijare centralizată a traficului feroviar pe teritoriul României, retehnologizarea instalațiilor de energo-alimentare a liniei de contact. Totodată, vor fi întreprinse acțiuni pentru elaborarea unor studii preliminare privind traseul și costurile rețelei de cale ferată de mare viteză din România, pentru conectarea cu rețeaua feroviară europeană de mare viteză.

Pentru a îmbunătăți transportul feroviar de călători și mărfuri este necesară achiziția de material rulant și modernizarea acestuia, în contextul reabilitării serviciilor de pasageri, îmbunătățirii calității transportului și alinierii la standardele europene, în perspectiva integrării în sistemul de transport european. Transportul de pasageri pe calea ferată trebuie să devină un sistem de transport eficient, capabil să dezvolte activități pe piața liberă de transport, prin adaptarea structurii de material rulant la cerințele curente ale pieței de transport a pasagerilor din România, prin modernizarea vagoanelor și locomotivelor pentru distanțe lungi și dezvoltarea unei structuri modulare de material rulant pe distanțe medii și scurte, ca o alternativă la sistemul clasic utilizat

În prezent. Aceste acțiuni vor conduce la o mai bună acoperire a pieței de transport și o mai bună accesibilitate a călătorilor la principalele rute de transport prin interconectarea lor la serviciile regionale și creșterea gradului de încărcare a vagoanelor cu pasageri pe rutele de transport principale și regionale.

Modernizarea și extinderea infrastructurii navale de interes național

Măsura vizează domeniul transportului naval, în cadrul căruia au fost identificate următoarele acțiuni strategice: dezvoltarea infrastructurii de transport și a facilităților portuare, crearea premizelor pentru creșterea traficului de mărfuri și creșterea gradului de pregătire a personalului navigant. De asemenea, se urmărește modernizarea și dezvoltarea porturilor maritime și fluviale, în perspectiva creșterii traficului de mărfuri prin porturile românești și folosirea eficientă a infrastructurii portuare existente. Mai mult, se va avea în vedere dezvoltarea infrastructurii portuare, pentru ca în completarea acțiunilor avute în vedere în cadrul altor priorități din PND, să ajute la dezvoltarea activităților comerciale, turistice și de agrement.

2.3.3. Dezvoltarea durabilă a sectorului transporturi

Acest element strategic urmărește, prin intermediul măsurilor sale, integrarea principiilor dezvoltării durabile în cadrul sectorului transporturi, ca urmare a concluziilor Consiliului European de la Cardiff (1998) și a Strategiei Europene de Dezvoltare Durabilă (Goteborg 2001).

Promovarea intermodalității

Se urmărește asigurarea inter-modalității prin punerea în aplicare a acțiunilor de îmbunătățire a infrastructurii feroviare și rutiere și prin crearea centrelor logistice pentru transportul inter-modal feroviar-rutier, feroviar-fluvial, feroviar-maritim, rutier-fluvial, rutier-maritim, rutier-aerian.

Sunt avute în vedere acțiuni pentru crearea unor platforme multi-modale de marfă la aeroporturile internaționale, precum și acțiuni ce vor permite portului Constanța să devină un punct de legătură în zona Mării Negre, în cadrul lanțului logistic al bazelor maritime multi-modale care va fi creat pe Coridorul IV de autostrada maritimă pentru Europa de Sud-Vest⁴.

Un aspect ce va fi urmărit în dezvoltarea tuturor modurilor de transport este corelarea cu măsurile ce vizează infrastructura de transport la nivel regional și local, implementate prin alte programe operaționale sectoriale/regionale. Pentru aceasta se vor elabora planuri de amenajare spațială a teritoriului la nivel regional, județean și local care vor asigura corelarea dezvoltărilor socio-economice și spațiale cu dezvoltarea rețelelor de transport de interes național, regional și local. O atenție deosebită va fi acordată accesibilității zonelor și stațiilor turistice sau cu potențial turistic⁵.

În scopul asigurării conectării între modurile de transport este prevăzută dezvoltarea transportului public cu accent pe extinderea rețelei de metrou astfel încât să se realizeze o legătura între punctele de creare a fluxurilor de călători asigurând o legătura rapidă și confortabilă între acestea și totodată, creșterea accesibilității populației din zonele adiacente capitalei la TEN - T. Extinderea rețelei de metrou și modernizarea serviciilor aferente va duce la creșterea traficului de călători cu metrourul de la 350mii pasageri pe zi în prezent până la 700mii pasageri pe zi în 2013.

⁴ Autostrada Maritimă din Sud-Vestul Europei (partea vestică a Mediteranei, conectând Spania, Franța, Italia, inclusiv Malta cu legături la Autostrada Maritimă din Sud-Estul Europei, și la Marea Neagră, conform Deciziei Nr. 884/2004/CE a Parlamentului European și Consiliului, din 29 aprilie 2004.

⁵ Aceste resorturi/zone vor fi identificate prin consultare directă cu autoritățile locale și Autoritatea Națională de Turism

Îmbunătățirea siguranței traficului pe toate modurile de transport

Măsura vizează asigurarea unor servicii de transport la standarde europene de siguranță, securitate, calitate și costuri. Aceasta presupune realizarea și respectarea sistematică a standardelor specifice de siguranță, securitate, calitate și costuri în ramura industriei de transport. Atingerea standardelor menționate se va realiza prin aplicarea unei măsuri de îmbunătățire a stării tehnice a rețelei de drumuri și poduri existente prin realizarea lucrărilor de siguranță specifice la nivelul cerințelor impuse de traficul în continua creștere, implementarea programului meteo SIMIN (INMH) la nivel național (Secții și Districte de drumuri), stoparea tendințelor de depășire a normelor privind greutatea admisibilă pe osie prin intensificarea controlului autovehiculelor prin cântărire.

De asemenea, se vor aplica tehnologii moderne prin folosirea unor procedee și materiale care să ducă la reducerea grosimii constructive a straturilor rutiere și creșterea duratei de exploatare a drumurilor în condițiile asigurării unui confort ridicat al utilizatorilor. Amenajarea intersecțiilor de nivel, construcția de pasaje denivelate la trecerea peste calea ferată, semnalizare orizontală și verticală, informarea utilizatorilor, utilizarea în prioritizarea lucrărilor a programelor complexe PMS (Sistemul de Management al Pavajelor) și BMS (Sistemul de Management al Podurilor), a BCTDR (Banca Centrală de Date Tehnice Rutiere) și realizarea de marcaje și indicatoare de orientare și informare pe rețeaua rutieră vor fi prioritare în politica de dezvoltare și modernizare a infrastructurii rutiere.

Pentru asigurarea unor servicii de transport la standarde europene o dată cu dezvoltarea infrastructurii rutiere se va asigura formarea unui personal care să implementeze noile cerințe și obiective. Pentru a realiza acest deziderat personalul trebuie să beneficieze de o pregătire profesională continuă.

O atenție deosebită va fi acordată implementării sistemelor inteligente de transport, cu efect benefic asupra siguranței traficului, scurtării timpilor de deplasare și scăderii consumului de combustibil. Va fi avută în vedere integrarea în cadrul politicilor comunitare din acest domeniu (introducerea sistemelor telematice, sistemul de navigație prin satelit etc).

De asemenea, se vor întreprinde acțiuni de implementare a acestei măsuri prin îmbunătățirea și dezvoltarea infrastructurii fizice, prin măsuri preventive (semnalizare rutieră, localități lineare, campanii de presă etc) și prin sprijinirea legislației privind traficul rutier.

Pentru creșterea siguranței transportului feroviar sunt necesare intervenții în infrastructură, în vederea îmbunătățirii parametrilor tehnici, aflați la limită comparativ cu prevederile normativelor, prin executarea de lucrări specifice de reabilitare.

Vor fi continuate acțiunile de implementare ale mijloacelor de supraveghere și calmare a traficului (camere video, benzi producătoare de zgomot pentru atenționare, semnalizarea și protejarea trecerilor de pietoni etc), precum și programele de reabilitare a infrastructurii în localitățile lineare și eliminarea trecerilor la nivel cu calea ferată. Va trebui întărită cooperarea cu autoritățile locale pentru a împiedica extinderea localităților lineare de-a lungul drumurilor sau/și de-a lungul variantelor ocolitoare, fapt ce ar anula aproape în totalitate obiectivele urmărite prin construirea acestora.

Se are în vedere diversificarea și modernizarea serviciilor în traficul feroviar de marfă și călători prin utilizarea de tehnologii noi de construcție și întreținere a infrastructurii și implementarea rețelelor de comunicații specializate IT&C. În același scop se are în vedere îmbunătățirea și modernizarea stațiilor de cale ferată pentru asigurarea inter-modalității între transportul feroviar și cel rutier, elaborarea, dezvoltarea și corelarea graficelor de circulație a trenurilor de călători cu frecvență ridicată, atât pentru trenurile de lung parcurs, cât și pentru cele de scurt parcurs, menite să sporească atractivitatea transportului feroviar.

O altă acțiune o va constitui îmbunătățirea calității și eficienței serviciilor portuare și creșterea standardelor de siguranță și securitate maritimă și fluvială prin dezvoltarea sistemului informațional de management al traficului navelor (VTMIS) și implementarea sistemului automat de identificare (AIS) în apele naționale navigabile, extinderea serviciilor informatizate, utilizarea hărților electronice în transportul fluvial și a unui sistem modern de măsurători și semnalizare pe sectorul românesc al Dunării.

Creșterea nivelului de siguranță a transportului aerian și reducerea costurilor generate de acesta se va realiza prin îmbunătățirea managementului traficului aerian. De asemenea, vor fi implementate măsuri moderne de securitate la nivelul agenților aeronautici civili.

Reducerea impactului lucrărilor și activităților de transport asupra mediului înconjurător

Măsura privind reducerea impactului lucrărilor și activităților de transport asupra mediului înconjurător vizează dezvoltarea infrastructurilor eficiente și nepoluante/”prietenoase cu mediul”, respectând cerințele europene și mondiale de compatibilitate.

Punerea în siguranță a infrastructurii de transport

Ținând cont de schimbările climatice la nivel regional și național, este necesară punerea în siguranță a infrastructurii de transport prin acțiuni ce vizează sistematizarea torentelor, eliminarea punctelor periculoase, a restricțiilor și a limitărilor de viteză generate de inundații, alunecări de teren, căderi de stânci și a altor riscuri naturale, cu respectarea protecției mediului. Se vor urmări acele acțiuni care vor completa acțiunile întreprinse prin programele specifice de mediu.

2.4. COERENȚA CU POLITICILE UE ȘI CELE NAȚIONALE

COERENȚA CU POLITICILE UE		
Politici UE	Modul de reflectare a politicilor europene în cadrul strategiei PND	Sub-priorități PND
Cartea Albă a Politicii Europene de Transport -Dezvoltarea echilibrată a tuturor modurilor de transport -Eliminarea blocajelor -Siguranța în politica de transport -Globalizarea politicii de transport	-Modernizarea și construcția de infrastructuri rutiere trans-europene -Modernizarea și construcția de infrastructuri feroviare trans-europene -Modernizarea și construcția de infrastructuri navale trans-europene -Modernizarea și construcția de infrastructuri aeroportuare trans-europene -Modernizarea și construcția de infrastructuri rutiere de interes național -Modernizarea și construcția de infrastructuri feroviare de interes național, precum și îmbunătățirea serviciilor aferente -Modernizarea și construcția de infrastructuri navale de interes național -Promovarea intermodalității -Îmbunătățirea siguranței traficului pe toate modurile de transport	2.3.1. Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport trans-europene și a rețelelor de legătură 2.3.2. Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport de interes național și îmbunătățirea serviciilor aferente 2.3.3. Dezvoltarea durabilă a sectorului transporturi
Concluziile Consiliului European de la Göteborg 2001	- Reducerea impactului lucrărilor și activităților de transport asupra mediului înconjurător	2.3.3. Dezvoltarea durabilă a sectorului transporturi
COERENȚA CU POLITICILE NAȚIONALE		
Politici naționale	Modul de reflectare a politicilor naționale în cadrul strategiei PND	Sub-priorități PND
Legea nr. 203/2003 (republicata) privind dezvoltarea și modernizarea rețelei de	-Modernizarea și construcția de infrastructuri rutiere trans-europene	2.3.1.Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de

transport de interes național și european și Legea 71/1996 pentru aprobarea Planului de Amenajarea Teritoriului Național – Secțiunea I – Căi de comunicație și proiectul de lege propus de MTCT pentru actualizarea acesteia	-Modernizarea și construcția de infrastructuri feroviare trans-europene -Modernizarea și construcția de infrastructuri navale trans-europene -Modernizarea și construcția de infrastructuri aeroportuare trans-europene -Modernizarea și construcția de infrastructuri rutiere de interes național -Modernizarea și construcția de infrastructuri feroviare de interes național, precum și îmbunătățirea serviciilor aferente -Modernizarea și construcția de infrastructuri navale de interes național	transport trans-europene și a rețelelor de legătură 2.3.2. Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport de interes național și îmbunătățirea serviciilor aferente
Legea 3/2001 pentru ratificarea protocolului de la Kyoto	-Reducerea impactului lucrărilor și activităților de transport asupra mediului înconjurător	2.3.3. Dezvoltarea durabilă a sectorului transporturi
HG 321/2005 privind evaluarea și gestionarea zgomotului ambiental	-Reducerea impactului lucrărilor și activităților de transport asupra mediului înconjurător	2.3.3. Dezvoltarea durabilă a sectorului transporturi

2.5. CONTRIBUȚIA LA OBIECTIVELE ORIZONTALE

2.5.1. Egalitatea de șanse

Oportunități egale pentru bărbați și femei reprezintă o problemă majoră care afectează dezvoltarea economiei și a societății în general. În sectorul transporturilor, bărbații sunt avantajați în găsirea unui loc de muncă. Astfel, o atenție deosebită va fi direcționată către acest aspect și se vor întreprinde acțiuni pentru menținerea principiului egalității nu doar cu privire la bărbați și femei, dar și în privința persoanelor cu handicap, a minorităților și imigranților.

2.5.2. Dezvoltarea durabilă

Dezvoltarea durabilă se va concretiza în diminuarea impactului transport-mediului și stabilizarea la un nivel scăzut a emisiilor și agenților poluanți rezultați din activitățile de transport. Vor fi avute în vedere angajamentele asumate în cursul negocierilor Capitolului 9 „Politica în domeniul transporturilor”, precum și în tratatele și acordurile internaționale la care România și/sau UE sunt parte (Convenția Cadru a ONU asupra schimbărilor climatice din 1992, Protocolul de la Kyoto din 1997, Convenția de la Geneva asupra poluării transfrontaliere a aerului etc.) și va fi urmărită o colaborare permanentă cu autoritățile din domeniul protecției mediului înconjurător. Va fi avut în vedere obiectivul României de reducere a emisiilor cu efect de seră cu 8% față de nivelul din 1989, în prima perioadă de angajament 2008-2012, ca parte componentă a obiectivului de reducere a emisiilor globale cu efect de seră cu cel puțin 5% față de nivelul din 1990 în perioada 2008-2012⁶.

Atingerea acestui obiectiv se va realiza prin extinderea transporturilor combinate și inter-modale împreună cu dotările aferente și prin folosirea unui material rulant specializat, cu performanțe ridicate privind consumul de energie și protejarea mediului, introducerea gestiunii centralizate a traficului de marfă (platforme inter-modale), utilizarea de mijloace de transport performante din punct de vedere tehnic și operațional, crearea condițiilor de izolare acustică (perdele forestiere de protecție).

De asemenea, se are în vedere introducerea serviciilor integrate pe baze logistice în transportul rutier, creșterea utilizării tracțiunii electrice a trenurilor, realizarea de unități modulare la trenurile de marfă, extinderea utilizării ramelor electrice și Diesel în transportul feroviar de călători, inclusiv prin extinderea rețelei feroviare electrificate, introducerea unor sisteme/tehnologii moderne de încărcare-descărcare a mărfurilor în

⁶ Protocolul de la Kyoto 1997

⁷ Cartea Verde a Comisiei Europene pentru viitoarea politică în privința zgomotului, din 4 noiembrie 1996

porturi și prin implementarea tehnologiilor de depoluare specifice în transportul maritim și fluvial. Îmbunătățirea calității infrastructurii feroviare convenționale și a materialului rulant conduc la sporirea atractivității transportului feroviar, încadrându-se în obiectivul principal al UE pentru perioada 2007-2013 de a revigora sistemul de transport feroviar, oferind o alternativă nepoluantă, mai sigură din punctul de vedere al integrității mărfurilor și călătorilor transportați, față de alte moduri de transport.

În domeniul transportului aerian se are în vedere descurajarea operării cu aeronave cu nivel ridicat de zgomot, utilizarea unor sisteme moderne de monitorizare a zgomotului în zona aeroporturilor, utilizarea unor sisteme de tratare a deșeurilor și proceduri de aterizare-decolare care să reducă impactul asupra zonelor rezidențiale din vecinătatea aeroporturilor.

O atenție deosebită va fi acordată prevederilor „Cărții Verzi asupra acțiunii împotriva zgomotului”⁷, prin utilizarea unor sisteme moderne de monitorizare a zgomotului în domeniul transportului rutier și feroviar, prin eliminarea emisiilor de zgomot de la sursă și protejarea sănătății publice împotriva acestuia.

Pe baza concluziilor Programului Marco Polo privind mutarea traficului de mărfuri de la modul de transport rutier la celelalte moduri de transport⁸, luând în considerare că la solicitarea Comisiei Europene de continuare a programului⁹ în perioada 2007-2013, partea română și-a îndeplinit procedurile în termen, în vederea semnării „Memorandumului de înțelegere între Comunitatea Europeană și România privind participarea României în cadrul programului Marco Polo”, vor fi ajustate și încurajate măsurile ce vizează inter-modalitatea și transportul combinat de mărfuri, precum și dezvoltarea rețelei de dotări aferente.

Prin programe guvernamentale se încurajează înnoirea parcului de mijloace de transport (vehicule rutiere, material rulant feroviar, flota maritimă, fluvială sau aeriană), care reprezintă una dintre căile prin care se atinge obiectivul dezvoltării durabile. Această măsură, ce conține componente financiare și normative, va avea un efect decisiv asupra scăderii gradului de poluare al solului, aerului și apei, precum și asupra creșterii eficienței energetice a transportului. Nu în ultimul rând, această înnoire va avea consecințe pozitive și asupra siguranței transportului în general.

2.5.3. Societatea informațională

Pe durata procesului de programare, precum și după aceea, se vor întreprinde acțiuni în vederea asigurării participării tuturor entităților economice și sociale, interesate de măsurile prin care se vor realiza obiectivele specifice și generale, la societatea bazată pe cunoaștere ce va utiliza la maxim potențialul tehnologiilor informației și comunicării (TIC) de depășire a formelor de excluziune tradiționale, iar toți cetățenii vor beneficia de avantajele Societății Informaționale.

În particular în transportul feroviar se are în vedere diversificarea și modernizarea serviciilor în traficul feroviar de marfă și călători prin utilizarea de tehnologii noi de construcție și întreținere a infrastructurii, implementarea rețelilor de comunicații specializate IT&C, informatizarea activității operatorilor de transport, implementarea sistemelor de informare multi-modale, în timp real pentru călători și implementarea sistemului informatic „Vânzare bilete și rezervare locuri la trenurile de călători” pe întreaga rețea feroviară convențională din România. În același scop se are în vedere îmbunătățirea și modernizarea stațiilor de cale ferată pentru asigurarea inter-modalității între transportul feroviar cu cel rutier, elaborarea, dezvoltarea și corelarea graficelor de circulație a trenurilor de călători cu frecvență ridicată, atât pentru trenurile de lung parcurs, cât și pentru cele de scurt parcurs, menite să sporească atractivitatea transportului feroviar.

2.6. INDICATORI

⁸ Regulamentul 1382/2003 din 22.07.2003

⁹ Propunerea de regulament "Marco Polo" a CE nr. COM (2004)0478 final

Pentru monitorizarea obiectivelor prezentate anterior se propun următorii indicatori cheie care trebuie urmăriți pe tot parcursul implementării Planului Național de Dezvoltare:

Indicator	Etalon UE	România	
		An de referință 2004	Obiective țintă 2015
Persoane transportate anual (pasageri/km)	.....	19.707,9 mil.	.....
Total mărfuri transportate anual (tone/km)	.....	58.951,3 mil.	.....
Cota transportului rutier de marfă din total transport marfă (%)	.....	63,09	.....
Cota transportului rutier de pasageri din total transport pasageri (%)	.....	47,9	.....
Cota transportului feroviar de marfă din total transport marfă (%)	.....6	28,9	25
Cota transportului feroviar de pasageri din total transport persoane (%)	.....8	43,8	35
Număr pasageri transportați pe căile și canalele navigabile (mil. pasageri )	.....	0,2	1,0
Trafic portuar de mărfuri(mil tone)-total din care:		71,74	115
-maritim		40,53,	80
-fluvial		31,21	35.
Pasageri transportați pe căile aeriene (mil.persoane )	.....	3,39	11,3
Tone marfă transportate pe căile aeriene	.....	5500	43750
Lungime autostrăzi (km)	.....	211	1263
Lungimea căilor ferate interoperabile modernizate (km)	.....	90	1200
Lungimea rețelei TEN-T reabilitate, doar drumuri naționale (km)	.....	1565	2912
Lungimea drumurilor naționale reabilitate, din afara TEN-T (km)	.....	877	5231
Variante ocolitoare (km)	.....	5,47	307
Poduri redimensionate la clasa E	.....	92	2025