



## MINISTERUL TRANSPORTURILOR

### **MASTER PLANUL GENERAL DE TRANSPORT, VERSIUNEA REVIZUITĂ,** **PREZENTAT ÎN GUVERN PÂNĂ LA DATA DE 15 DECEMBRIE 2014**

În urma dezbaterilor publice avute în luna Octombrie 2014, au fost primite aproximativ 130 de adrese/interpelari cu sugestii, propuneri și observații (aprox 30 s-au repetat).

S-au preluat informațiile/sugestiile primite în urma dezbaterilor publice și au trimise către consultantul AECOM.

80% dintre acestea au fost deja testate cu Modelul National de Transport, în funcție de rezultatele testării acestea urmează a fi integrate în versiunea revizuită a Master Planului sau se va justifica respingerea acestora.

Până la data de 15 decembrie se va prezenta în Guvern Master Planul General de Transport -versiunea revizuită care urmează a fi prezentat în prima lectură, Guvernul urmând a decide dacă acesta va fi adoptat sub forma unui proiect de lege pentru dezvoltarea infrastructurii de transport sau va fi adoptat prin hotărâre de Guvern.

Master Planul de Transport al României este condiționalitate ex-ante pentru accesarea de fonduri structurale și trebuie să aibă consensul larg al clasei politice din România care poate fi propus sub forma unui Pact National.

#### **I. Graficul finalizării și aprobării Master Planului General de Transport:**

- **30 noiembrie 2014** - Consultantul finalizează draftul MPGT și Strategia de Implementare a MPGT
- Până în data de **20 decembrie 2014** propunere de aprobare în Guvern în primă lectură a Draftului de Master Plan General de Transport;
- **15 ianuarie 2015** - Finalizare Evaluarea de Mediu.

## II. STRUCTURA SURSELOR DE FINANȚARE

Sector de transport	Surse de finanțare 2014-2030	Nevoi de finanțare totale	Grad de asigurare cu surse de finanțare
Sector rutier	17,842 mld. EUR	26,484 mld. EUR	67,36 %
Sector feroviar	15,393 mld. EUR	19,574 mld. EUR	78,64 %
Sector naval	1,156 mld. EUR	2,277 mld. EUR	50,77 %
Sector intermodal	133 mil. EUR	165 mil. EUR	80,60 %
Sector aerian	461 mil. EUR	599 mil. EUR	76,96 %
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>34,985 mld. EUR</b>	<b>49,099 mld. EUR</b>	<b>71,25 %</b>

## III. Elemente de valoare adăugată aduse de MPGT:

### A) Sectorul rutier

- Introducerea drumurilor express ca variantă fezabilă (pe termen lung) de utilizare a fondurilor structurale, care urmează a fi clasificate în două categorii și anume:
  - a) Drumuri express cu posibilitate de transformare pe termen scurt în autostradă și cu diferențe de cost de 10% - 20%;
  - b) Drumuri express standard cu diferențe de cost între 25%-50%;
- Introducerea unor noi categorii de drumuri transregio și transeuro care asigură conectivitatea zonelor cu potențial de dezvoltare urbană (în special a municipiilor reședință de județ) la rețeaua de drumuri și autostrăzi;
- Realizarea de variante ocolitoare pentru toate municipiile reședință de județ pentru a susține dezvoltarea urbană a acestora;

### B) Sectorul feroviar

- Identificarea zonelor cu potențial de viteză rapidă pentru promovarea transportului feroviar de călători în jurul Bucureștiului, Timișoarei, Cluj-Napoca și Iași (prin achiziționarea de material rulant, eliminarea restricțiilor de viteză și promovarea programelor comerciale în gări);
- Introducerea unor măsuri de reformă feroviară care urmează a fi implementate prin Autoritatea de Reformă Feroviară;
- Introducerea programelor de eficientizare a costurilor, eficiență energetică și de reducere a impactului asupra mediului în sectorul feroviar;

### C) Sectorul Naval

- Conceperea Rețelei Economice de Porturi în România pentru a susține investițiile în canalele navigabile și porturi;

### D) Sectorul Aerian

- Structurarea aeroporturilor în 4 categorii: Internațional Major, Internațional, Regional și Local;
- Implementarea unei strategii controlate de investiții în aeroporturi prin orientarea acestora pe două direcții de acțiune și anume: investițiile în infrastructura specifică a aeroporturilor și a investițiilor în terminale de pasageri ca modalitate de creștere a capacității de operare în aeroporturi;

**IV.Sinteza observațiilor finale și stadiul soluționării acestora pentru Master Planul General de Transport**

Observații majore rezultate din dezbaterile publice/ recomandări/interpelări pe marginea MPGT	Stadiu implementare măsură
<b>SECTOR RUTIER</b>	
Introducerea <u>drumului express Sibiu-Pitești</u> ca autostradă fazată, în perioada de programare 2014-2020	A fost preluată observația din cadrul dezbaterilor publice și se va implementa ca autostradă fazată cu perioadă de implementare 2014-2020
Includerea <u>Centurii Bucureștiului la nivel de autostradă</u> (Inelul 2)	Observația a fost luată în considerare și s-a preluat în cadrul Master Planului în două etape: <b>Etapa 1</b> - modernizarea și reabilitarea capetelor de Centura Nord a capitalei și reabilitarea și modernizarea Centurii Sud pentru care se alocă din POS-Transport perioada de programare 2014-2020 suma de aprox. 200 mil euro. <b>Etapa a2-a</b> - realizarea centurii de Nord la nivel de autostradă în perioada de programare 2020-2027 pentru devierea traficului greu din zona peri-urbană a capitalei
Includerea <u>variantei ocolitoare Timișoara Sud</u> în Scenariul de Referință a Master Planului	Recomandarea a fost luată în considerare și urmează a fi introdusă în forma finală a MPGT.
Necesitatea realizării unui proiect de <u>autostradă/drum express între Făgăraș - Tg. Mureș</u>	Proiectul se află în curs de testare în Modelul Național de Transport și în funcție de rezultatele obținute se va lua în calcul opțiunea includerii în MPGT
Includerea <u>drumurilor Transregio</u> care nu au fost luate în considerare pentru prioritizare la elaborarea inițială a MPGT, astfel: a) Constanța - Mangalia - Vama Veche b) Zalău - Satu Mare c) Dr.T. Severin - Tg.Jiu - Rm . Vâlcea - Pitești d) Botoșan - Tg. Frumos e) Galați -Tecuci - Bârlad - Vaslui f) Constanța -Tulcea - Brăila (cu fonduri alocate prin ITI)	În prezent se definitivează prioritizarea acestor drumuri prin utilizarea ca și indicatori MZA și vehicule grele destinate transportului de mărfuri.
Includerea în faza 1 de realizare a drumurilor express/autostrăzilor a acelor categorii de <u>variante ocolitoare</u> care urmează a fi <u>realizate</u>	Variantele Ocolitoare care se realizează o data cu drumul expres/autostradă vor fi propuse ca faza 1 de implementare în funcție

<p>o dată cu acestea și pentru care este nevoie de intervenție imediată ca urmare a traficului greu, respectiv ca urmare a problemelor de trafic existente. În categoria acestor variante ocolitoare se includ:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Făgăraș (autostrada Sibiu-Brașov)</li> <li>b) Slatina, Balș (autostrada Pitești-Craiova)</li> <li>c) Tg. Secuiesc, Onești (autostrada Brașov-Bacău)</li> <li>d) Sinaia, Bușteni, Râșnov, Comarnic (autostrada Comarnic-Brașov)</li> <li>e) Buzău, Râmnicu Sarat, Focșani (DE Buzău-Focșani)</li> <li>f) Mihailești, Alexandria, Roșiori, Caracal, Craiova (DE București-Alexandria-Craiova)</li> <li>g) Bacău, Adjud, Brăila, Galați (DE Bacău-Focșani-Brăila-Galați/Giurgiuilești)</li> <li>h) Dej, Baia Mare, Satu Mare, Gherla, Apahida (DE Turda-Halmeu)</li> <li>i) Găești, Târgoviște, Mizil, Ianca (DE Găești-Ploiești-Buzău-Brăila)</li> <li>j) Caransebeș, Drobeta Turnu Severin, Strehaia, Filiași (DE Lugoj-Craiova)</li> <li>k) Curtea de Argeș (autostrada Sibiu-Pitești)</li> <li>l) Pașcani, Tg. Frumos, Iași (DE Pașcani-Iași-Ungheni)</li> <li>m) Târgu Neamț (DE Târgu Mureș-Pașcani)</li> <li>n) Câmpulung, Rucar, Bran (DE Brașov-Pitești)</li> <li>o) Buhuși, Roșnov, Piatra Neamț (DE Bacău-Piatra Neamț)</li> <li>p) Babadag, Tulcea, Isaccea, Macin (DE Constanța-Tulcea-Brăila-Galați)</li> </ul>	<p>de problemele existente în trafic, dar și de traficul greu din zonele de intervenție identificate în cadrul dezbaterilor publice.</p>
<p>Testarea cu ajutorul Modelului Național de Transport a <b><u>variantelor ocolitoare care nu se realizează împreună cu drum expres/autostradă</u></b> după cum urmează: Bistrița, Zalău, Sighișoara, Miercurea Ciuc, Sf. Gheorghe, Rm. Vâlcea, Giurgiu, Vaslui, Bârlad, Slobozia, Beclean, Vatra Dornei, Câmpulung Moldovenesc și Mangalia.</p>	<p>Observațiile au fost preluate în cadrul MPGT și se vor prezenta rezultatele testării o dată cu varianta finală de Master Plan.</p>
<p><b>SECTOR FERROVIAR</b></p>	
<p>Creșterea <b><u>bugetului alocat mentenanței</u></b> și reparațiilor capitale pentru menținerea actualii configurații a rețelei feroviare aflate</p>	<p>Măsura a fost discutată în cadrul dezbaterilor publice organizate și vor fi identificate în măsura posibilităților, soluții pentru creșterea acestui buget, fapt care ar conduce</p>

<p>în administrarea CFR Infrastructură S.A.</p>	<p>la menținerea actualei structuri a rețelei feroviare aflate în exploatare la CFR Infrastructură SA, în lipsa acestora soluția ar reprezenta-o reducere cu 30% a liniei de cale ferată aflată în administrarea CFR Infrastructură.</p>
<p>Identificarea unor <b>zone de cale ferată cu viteză sporită</b> pentru creșterea atractivității transportului feroviar de călători, după cum urmează:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) București-Constanța</li> <li>b) București-Brașov</li> <li>c) București-Buzău</li> <li>d) București-Craiova</li> <li>e) București-Pitești</li> <li>f) București-Giurgiu</li> <li>g) Timișoara-Arad</li> </ul>	<p>Recomandarea a fost inclusă în Master Plan, aceasta fiind și un instrument de politică pentru promovarea transportului de călători, pentru care Comisia Europeană alocă resurse în vederea achiziției de material rulant, alocarea de fonduri pentru eliminarea restricțiilor de viteză, implementarea unor programe de comercializare a transportului feroviar în gări și achiziția de mijloace de transport destinate transportului public local de călători în vederea creșterii accesibilității fluxului de călători.</p>
<p>Testarea proiectelor de <b>reabilitare de cale ferată destinate transportului de marfă</b>, după cum urmează:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Fetești-Făurei (industria agricolă)</li> <li>b) Pitești-Craiova (industria auto)</li> <li>c) Filiași-Simeria (industria cărbunelui)</li> <li>d) Făurei-Iași (Industria agricolă)</li> <li>e) Completarea legăturii București-Sibiu până la Vințu de Jos pentru legătura cu TEN-T Core.</li> </ul>	<p>Proiectele au fost incluse pentru testare și urmează a fi incluse și în varianta revizuită a Master Planului General de Transport.</p>
<p>Stabilirea unui <b>portofoliu de proiecte pentru electrificarea liniilor de cale ferată</b> astfel încât să fie asigurată implementarea acestei strategii în perioada 2014-2030.</p>	<p>Au fost testate mai multe tipuri de intervenții pentru proiectele de electrificare a liniei de cale ferată alături de cea existentă în Master Plan, respectiv linia de cale ferată Cluj Napoca - Episcopia Bihor, pentru care indicatorii de performanță economică au fost confirmați.</p>
<p>Introducerea unor <b>programe de eficientizare costuri</b> inclusiv cele care privesc protecția mediului și eficiența energetică.</p>	<p>Aceste programe sunt în curs de identificare în cadrul Master Planului General de Transport.</p>
<p>Implementarea unor <b>programe de rentabilizare a activității CFR Infrastructură</b> care includ fuzionarea filialelor CFR Infrastructură SA: CFR Electrificare, Informatică Feroviară, Intervenții Feroviare, Întreținerea Mecanizată a Căii Ferate, Telecomunicații CFR, CFR Sere și Pepiniere și Tipografia Filaret SA.</p>	<p>Aceste programe sunt propuse și în cadrul programului de Reformă Feroviară.</p>

<b>SECTORUL NAVAL</b>	
Reverificarea costurilor pentru <b><u>proiectele de modernizare și reabilitare a porturilor</u></b> (proiectele pentru platformele intermodale, dar și costurile necesare pentru realizarea unor noi terminale).	Costurile au fost revizuite, inclusiv semnificația unor termeni tehnici utilizați în elaborarea MPGT.
Analizarea <b><u>fezabilității economice în cadrul Portului Tulcea</u></b> pentru cele două intervenții propuse (terminal cereale și terminal pasageri).	Fezabilitatea investiției în terminalul nou de cereale identifică indicatori de rentabilitate economică destul de modești, ceea ce nu conduce la sustenabilitatea economică a investiției pe termen lung.
Analiza <b><u>fezabilității economice a proiectului de modernizare pentru Portul Sulina</u></b>	Portul Sulina operează cu mărfuri pentru o zonă redusă de captare și nu au fost identificate probleme legate de capacitatea de operare a portului.
Testarea fezabilității pentru realizarea construcțiilor necesare <b><u>navigației pe Canalul Sulina</u></b>	Se va reexamina acest proiect. Nu se dețin informații privind următoarele probleme de operare a canalului.
Testarea fezabilității realizării <b><u>Canalul București-Dunăre</u></b> în două faze (faza 1 Râul Argeș și faza 2- Râul Dâmbovița)	Sunt în curs de elaborare rapoartele de modelare pe faze pentru a analiza posibilitatea de implementare a proiectului în cele două etape propuse potrivit propunerilor din cadrul dezbaterilor publice.
<b>SECTORUL AERIAN</b>	
Identificarea unor intervenții la <b><u>Aeroportul Băneasa</u></b> .	Aeroportul Băneasa va fi individualizat distinct în MPGT dar nu vor fi propuse intervenții pentru creșterea capacității de operare a acestuia deoarece: a) Aeroportul Henri Coandă deține 2 piste de rulare operaționale b) Aeroportul Băneasa este localizat la mai puțin de 100 km distanță de Henri Coandă
Identificarea corectă a <b><u>zonelor de captare a aeroporturilor și revizuirea prognozelor de trafic aerian</u></b> realizate cu ajutorul MPGT	Au fost primite propuneri din partea operatorilor aeroportuari care sunt în analiză pentru includerea în forma finală a draftului de MPGT.
Revizuirea <b><u>tipurilor de intervenții necesare pentru piste, platforme, căi de rulare, terminale de pasageri</u></b> .	Au fost analizate propunerile din partea operatorilor aeroportuari care vor fi incluse în MPGT în funcție de nevoile reale de creștere a capacității de operare a aeroporturilor.
Identificarea de <b><u>intervenții specifice</u></b> pentru operatorii privați de infrastructura aeroportuara.	Aceasta recomandare urmează a fi luată în considerare după rezolvarea problemelor ce țin de ajutorul de stat și după elaborarea unei scheme de finanțare specifice acestora.

SECTORUL INTERMODAL	
Modificarea locației <u>terminalului intermodal de la Timișoara-Semenic</u> (locația actuală) la aeroportul Traian Vuia.	Alternativa propusă în cadrul dezbaterii publice va fi analizată o dată cu elaborarea raportului de MPGT revizuit. Se au în vedere dificultățile de realizare a unui terminal intermodal de transport.
Testarea unui <u>terminal intermodal la Brașov</u> , zona Feldioara, întrucât Brașovul devine un important centru intermodal.	Se va testa un nou proiectul propus și în funcție de rezultatele obținute se va propune includerea acestuia în draftul final al MPGT.