



DECIZIA ETAPEI DE ÎNCADRARE
privind Planul investițional pentru Dezvoltarea Infrastructurii de Transport în
România în perioada 2020 - 2030

Nr.....⁹...../^{20.12.}.....2021

În conformitate cu prevederile HG nr. 1076/2004 privind stabilirea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri și programe, a fost derulată etapa de încadrare pentru **Planul investițional pentru Dezvoltarea Infrastructurii de Transport în România în perioada 2020 - 2030**. Declanșarea procedurii de evaluare de mediu a fost anunțată în mass media.

Planul investițional pentru Dezvoltarea Infrastructurii de Transport în România în perioada 2020 - 2030 a fost publicată pentru consultare publică pe site-ul Ministerului Mediului, Apelor și Pădurilor la secțiunea special destinată acestei proceduri, link: <http://www.mmediu.ro/categorie/planul-investitional-pentru-dezvoltarea-infrastructurii-de-transport/372> . Nu au fost primite comentarii și propuneri din partea publicului.

În urma parcurgerii etapei de încadrare, Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor decide, ca urmare a consultării autorităților interesate de efectele implementării strategiei, precum și a titularului strategiei, în cadrul ședinței Comitetului Special Constituit din data de 16.12.2021, că **Planul investițional pentru Dezvoltarea Infrastructurii de Transport în România în perioada 2020 - 2030** nu necesită evaluare de mediu și se supune procedurii de adoptare fără aviz de mediu.

Motivele care au stat la baza prezentei decizii sunt următoarele:

Planul investițional pentru Dezvoltarea Infrastructurii de Transport în România în perioada 2020 - 2030 are un rol triplu de:

- ✓ prioritizare a investițiilor constituind o condiție favorizantă în vederea noului cadru financiar multianual,
- ✓ actualizare a strategiei de implementare a Master Planului General de Transport al României,
- ✓ document cadru de referință pentru politicile publice relevante și pentru toate instituțiile implicate în realizarea obiectivelor de infrastructură de transport națională.



Obiectiv general:

Planul reprezintă o actualizare a Master Planului de Transport a României aprobat în Septembrie 2016, nemodificând aspectele importante ale acestuia, vizează un parcurs eficient al proiectelor astfel încât la finele decadei să se recupereze o mare parte din decalajul de dezvoltare față de celelalte State membre, precum și o participare activă la modernizarea conectivității europene și introducerea noilor tehnologii sustenabile.

Master Planul de Transport a României a făcut obiectul unei procedurii de evaluare de mediu, autoritatea de mediu a emis Avizul de mediu nr. 33/11.12.2015. Proiectele/măsurile/acțiunile prevăzute de Master plan au fost evaluate în raportul de mediu și studiul de evaluare adecvată.

Obiective

Prezentul Plan descrie pentru fiecare sector de transport situația existentă, principalele nevoi de dezvoltare, identificarea proiectelor de investiții, metodologia de prioritizare, bugete și calendar de implementare, precum și aspectele legate de governanța sectorului, operarea și întreținerea infrastructurii nou create, siguranță și tehnologii de management al traficului, precum și, nu în ultimul rând, aspecte privind protecția mediului și adaptarea climatică.

Planul acoperă nevoile integrale de dezvoltare a infrastructurii de transport din România și prevede necesitatea realizării a 6624.1 km de rețea rutieră (autostrăzi, drumuri expres, transregio, variante ocolitoare) din care 2900,5 km aferenți rețelei primare și 3723,6 km aferenți rețelei secundare. În ceea ce privește rețeaua feroviară, planul vizează realizarea a 3274,8 km de cale ferată aferenți rețelei primare și 1228 km aferenți rețelei secundare.

Pe baza prioritizării realizate în cadrul capitolelor strategice, Planul Investițional dezvoltă o strategie a asigurării finanțării necesare pe cei 10 ani de implementare plecând de la corelarea principalelor surse de finanțare disponibile României: PNRR, POT, CEF 2.0 și bugetul național.

Conform Master Planului General de Transport al României, obiectivele strategice pentru dezvoltarea infrastructurii de transport a României sunt:

- ✓ Eficiența economică: sistemul de transport trebuie să fie eficient în ceea ce privește operațiunile de transport și utilizatorii acestuia.
- ✓ Sustenabilitate: acest concept include sustenabilitatea financiară, economică și de mediu. Modurile de transport sustenabile (feroviar, transportul public, transportul naval, etc.) care sunt mai eficiente energetic și cu un grad mai scăzut de emisii trebuie dezvoltate în mod prioritar.
- ✓ Siguranță: investițiile în transporturi ar trebui să conducă la asigurarea unui sistem de transport mai sigur.



- ✓ Impactul asupra mediului: sistemul de transport nu trebuie să aibă un impact negativ asupra mediului. Introducerea și dezvoltarea rețelei de alimentare cu combustibili alternativi reprezintă, de asemenea, un obiectiv strategic al componentei de transport.
- ✓ Dezvoltarea economică: sistemul de transport trebuie configurat astfel încât să permită dezvoltarea economică atât la nivel național cât și la nivel regional.
- ✓ Dubla utilizare a infrastructurii de transport: construcția sau dezvoltarea infrastructurii de transport trebuie să faciliteze în mod continuu, indiferent de condițiile meteorologice, asigurarea serviciilor de transport atât pentru pasageri și mărfuri, cât și pentru mobilitatea militară și transportul echipamentelor aferente acestora.
- ✓ Finanțarea: există un deficit substanțial de finanțare a transporturilor în România. La nivelul proiectelor, disponibilitatea fondurilor europene prin intermediul instrumentelor structurale (Fondul de Coeziune - FC, Fondul European de Dezvoltare Regională - FEDR, Connecting Europe Facility/Mecanismul pentru Interconectarea Europei - CEF, PNRR (Planul Național de Redresare și Reziliență) / RRF (Facilitatea pentru Redresare și Reziliență), împrumuturi prin implicarea IFI-urilor și mecanisme de tip PPP) vor afecta oportunitatea implementării acestora, dar și prioritizarea lor. Programul general de investiții va trebui să se încadreze în limita unor estimări realiste a fondurilor naționale și internaționale disponibile pe perioada planificată.

Cele șase etape esențiale la nivel strategic pentru prioritizarea proiectelor sunt:

1. Identificarea deficiențelor de conectivitate la nivelul regiunilor României;
2. Identificarea soluțiilor pentru creșterea conectivității și a siguranței mobilității ținând cont de criteriile de sustenabilitate economică, socială și de mediu, la scara regională, națională și europeană;
3. Stabilirea unei liste de proiecte și intervenții necesare îmbunătățirii conectivității și mobilității;
4. Ierarhizarea proiectelor în funcție de mai multe criterii;
5. Identificarea tuturor surselor de finanțare disponibile;
6. Elaborarea strategiei de implementare prin corelarea listei de proiecte prioritizate cu sursele de finanțare disponibile și stabilirea, în manieră realistă, a perioadei de elaborare a documentațiilor tehnico-economice, proiectelor tehnice și execuției lucrărilor. Totodată, se va estima gradul de absorbție al fondurilor europene pentru fiecare an dar și presiunea financiară pentru bugetul statului în ceea ce privește cofinanțarea în vederea realizării proiectelor de infrastructură de transport.

Obiectivele strategice identificate pentru sectorul de transport rutier sunt următoarele:

- ✓ Îmbunătățirea mobilității populației și a traficului aferent transportului de mărfuri în cadrul rețelei TEN-T de bază și a rețelei extinse, prin dezvoltarea unei rețele de autostrăzi și drumuri expres;
- ✓ Asigurarea accesului pentru populație și pentru mediul de afaceri la rețeaua TEN-T de bază și la rețeaua extinsă, prin dezvoltarea coridoarelor de legătură națională;
- ✓ Asigurarea unei rețele de transport rutier sigure și operaționale, care să contribuie la reducerea numărului de accidente rutiere, precum și la reducerea timpilor de călătorie;
- ✓ Asigurarea accesului internațional prin intermediul legăturilor cu țările vecine;
- ✓ Asigurarea unei rețele de transport prietenoasă cu mediului înconjurător, prin implementarea proiectelor de variantă de ocolire.

Planul identifică patru obiective generale de conectivitate rutieră care asigură conexiunea atât a provinciile istorice, cât și a regiunile de dezvoltare ale României și se extind natural spre rețelele rutiere din statele vecine:

- ✓ Obiectivul general de conectivitate 1 (OC1) - asigură mobilitatea populației și a mărfurilor pe direcția vest - est, între Europa Centrală și Marea Neagră, din sud-estul în vestul țării, prin centrul României. Reprezintă o veritabilă axă națională transcarpatică și transregională, de importanță europeană regională.
- ✓ Obiectivul general de conectivitate 2 (OC2) - asigură conexiunea între nord-estul și sudul României, reprezentând totodată și o axă între nordul și sudul continentului, în actualul context geopolitic.
- ✓ Obiectivul general de conectivitate 3 (OC3) - reprezintă o legătură importantă între Moldova și Transilvania, dar și o axă de tranzit între țările aflate la est de România și Europa Centrală.
- ✓ Obiectivul general de conectivitate 4 (OC4) - realizează legătura între sudul și vestul țării, traversând Muntenia, Oltenia și Banatul. La nivel european reprezintă o legătură facilă între sudul continentului și partea centrală și vestică a acestuia.

Coridoarele naționale de conectivitate rutieră

Coridorul de conectivitate 1 (Transcarpați) - este compus din 13 proiecte de autostradă și asigură legătura între Marea Neagră și granița de vest a țării, pe o lungime de aproximativ 978 km, din care 650 km sunt în operare. Întregul coridor se suprapune atât



rețelei TEN-T Core cât și ramurii nordice a coridorului european Rin-Dunăre. Proiectele de autostradă necesar a fi implementate pentru a se realiza continuitatea acestui coridor sunt: Autostrada Inel București + drumurile radiale (ramura nordică), Autostrada Inel București (ramura sudică), Autostrada Pitești - Sibiu, sectorul de autostradă Holdea - Margina.

Coridorul de conectivitate 2 (Drumul Siretului) - este compus din 9 proiecte de autostradă/drum expres care asigură legătura pe axa nord - sud între Moldova și Muntenia dar și între Ucraina/Moldova și Bulgaria, la nivel de tranzit continental. Lungimea coridorului este de aproximativ 570 km din care 96.2 km sunt în operare. Întregul coridor se suprapune rețelei TEN-T Core. Proiectele de autostradă/drum expres necesar a fi implementate pentru a se realiza continuitatea acestui coridor sunt: drumul de mare viteză Giurgiu Frontieră - București, drumul de mare viteză Ploiești - Buzău, drumul de mare viteză Buzău - Focșani, drumul de mare viteză Focșani - Bacău Sud, drumul de mare viteză Bacău Nord - Pașcani, drumul de mare viteză Pașcani - Suceava și drumul de mare viteză Suceava - Siret Frontieră.

Coridorul de conectivitate 3 (Coridorul Moldova) - este compus din două proiecte de autostradă și un proiect de conectivitate între acestea. Coridorul, în lungime de aproximativ 300 km, asigură legătura între sudul Transilvaniei și Moldova și reprezintă o cale rapidă de acces la coridorul de conectivitate 1. Întreg coridorul se suprapune rețelei europene de transport TEN-T Comprehensive. Coridorul de conectivitate este compus din proiectele de autostradă Sibiu - Brașov și Brașov - Bacău care sunt legate de proiectul de autostrada ByPass Brașov - Nord, drumul de mare viteză Suceava - Siret Frontieră.

Coridorul de conectivitate 4 (Coridorul Montana) - este compus din 9 proiecte de autostradă care conectează Moldova de Transilvania prin partea central-nordică a României. Coridorul are o lungime de aproximativ 577 km și se află în operare și în faze avansate de construire între Tg. Mureș și Nădășelu (aproximativ 110 km). Sectorul de coridor estic (Ungheni - Iași - Tg. Mureș - Turda) se suprapune rețelei europene TEN-T Core, iar sectorul vestic (Turda - Gilău - Suplacu de Barcău - Borș) face parte din rețeaua europeană TEN-T Comprehensive. Intervențiile necesare pentru realizarea coridorului sunt reprezentate de 4 importante proiecte de autostradă în lungime totală de aproximativ 470 km: autostrada Ungheni (inclusiv pod peste Prut) - Iași - Tg. Neamț, autostrada Tg. Neamț - Tg. Mureș, respectiv autostrada Nădășelu - Suplacu de Barcău și Suplacu de Barcău - Borș Frontieră.

Coridorul de conectivitate 5 (Coridorul Danubius) - este compus din 5 proiecte de drum expres care conectează Muntenia, Oltenia de Banat și mai departe de Europa Centrală. Coridorul de conectivitate are o lungime de aproximativ 450 km, din care doar 11 km corespunzători legăturii autostrada A1 - varianta de ocolire Lugoj se află în operare. Coridorul de conectivitate rutieră se suprapune atât rețelei europene TEN-T Core cât și celei TEN-T Comprehensive, după cum urmează: sectoarele București - Alexandria - Craiova și Dr. Tr. Severin - Lugoj aparțin TEN-T Core, respectiv sectorul Craiova - Filiași - Dr. Tr. Severin care aparține rețelei TEN-T Comprehensive. De asemenea, la nivel



europene această axă se suprapune coridorului european Orient East-Med, ce unește Europa Centrală cu porturi de la Marea Nordului, Marea Baltică, Marea Neagră și Marea Mediterană. Intervențiile necesare pentru realizarea coridorului de conectivitate Danubius sunt: drum expres București - Alexandria - Craiova, drum expres Craiova - Dr. Tr. Severin, drum expres Dr. Tr. Severin - Caransebeș - Lugoj.

Mobilitatea și schimbul de fluxuri de transport între cele 5 coridoare de conectivitate rutieră prezentate mai sus sunt asigurate de către patru **inter-coridoare de conectivitate rutieră**, după cum urmează:

Inter-Coridorul de conectivitate A (Inter-coridorul Ardeal) - se suprapune rețelei europene TEN-T Core și este compus din 4 proiecte de autostradă (70 km în total) care conectează coridoarele de conectivitate 1 - Transcarpați de coridorul de conectivitate 4 - Montana între Sebeș și Turda. Loturile 1 și 2 corespunzătoare sectoarelor de autostradă dintre Turda și Aiud sunt în operare din anul 2018, iar loturile 3 și 4 dintre Aiud, Teiuș, Alba Iulia și Sebeș sunt în operare din 2020 - 2021.

Inter-Coridorul de conectivitate B (Inter-coridorul Autostrada zăpezii) - este compus din două proiecte de autostradă și are o lungime de aproximativ 105 km, suprapunându-se rețelei TEN-T Comprehensive între Ploiești și Brașov. Inter-coridorul asigură mobilitatea între mai multe coridoare de conectivitate: CC2 Drumul Siretului, la sud, respectiv CC4 Moldova, la nord. Coridorul este compus din autostrăzile Ploiești - Comarnic și Comarnic - Râșnov - Cristian - Ghimbav (Brașov). În operare se află aproximativ 6.3 km de autostradă corespunzător secțiunii dintre Cristian și Râșnov.

Inter-Coridorul de conectivitate C (Inter-coridorul Oltenia) - acest inter-coridor este constituit de proiectul drumului expres Pitești - Craiova și este compus din 5 proiecte aflate în diverse faze de execuție, pe o lungime de 121 km. Inter-coridorul se suprapune rețelei europene TEN-T Comprehensive și va crește mobilitatea între coridoarele de conectivitate CC 1 Transcarpați și CC 5 Danubius (tabelul 2.1.8). Pe de altă parte, acesta va constitui o axă de descongestionare a traficului de-a lungul DN65, în special la nivelul orașelor Slatina și Balș.

Inter-Coridorul de conectivitate D (Inter-coridorul Dobrogea) - acest inter-coridor asigură legătura între Moldova și Marea Neagră, respectiv între coridorul de conectivitate CC 2 Drumul Siretului în nord-vest și coridorul de conectivitate CC 1 Transcarpați în sud-est. Lungimea inter-coridorului este de aproximativ 324 km și este compus din mai multe proiecte: drumul expres dintre Autostrada A7 (ramurile Focșani și Buzău) și Brăila (102 km), drumul expres Brăila - Galați (11 km), podul suspendat peste Dunăre (2 km - aflat în execuție), drumul expres Măcin - Tulcea - Constanța (Ovidiu) (187 km), autostrada ByPass Constanța - legătura spre Portul Constanța (21.8 km - aflat în operare din 2011/2013). Toate proiectele aparțin rețelei europene TEN-T Comprehensive.

Inter-Coridorul de conectivitate E (Inter-coridorul Țara Crișurilor) - acest inter-coridor asigură legătura și mobilitatea între coridorul de conectivitate CC 4 Montana și coridorul



de conectivitate CC 1 Transcarpați, între Oradea și Arad. Lungimea inter-coridorului este de 134 km și se suprapune rețelei europene TEN-T Comprehensive. De asemenea, acest inter-coridor este parte integrantă a traseului Via Carpatia ce are ca obiectiv major conectarea rutieră a Mării Baltice cu Marea Mediterană.

În cadrul rețelei primare sunt incluse **drumurile radiale** ca parte a proiectului de Autostrada A0 - Orbital București (proiectul din rețeaua primară vizat: Inel București (Nord) + drumuri radiale).

Drumurile radiale, care ajută la creșterea atractivității investiției autostrăzii A0 - Inel București prin conectarea acesteia la municipiul București și la aria metropolitană, sunt în număr de 10 și însumează o lungime totală estimată de 96.03 km. Drumurile radiale înglobate într-un singur proiect denumit Orbital București au fost trasate respectând obiectivele proiectului.

Descrierea proiectelor:

- DR1 - Vest Expres are o lungime de 8.98 km și realizează legătura între Autostrada A0 - DNCB - Bulevardul Timișoara.
- DR2 - Autostrada A1 are o lungime de 12.02 km. Scopul proiectului este de extindere la trei benzi pe sens între km 10 și km 23 a Autostrăzii A1.
- DR3 - Giulești Expres are o lungime de 10.37 km, conectează Săbăreni la Autostrada A0, se prelungește până la DNCB apoi realizează legătura cu Calea Giulești.
- DR4 - Nord Expres are o lungime de 12.59 km realizează conexiunea localității Corbeanca la Autostrada A0 apoi se prelungește spre DNCB și Bulevardul Poligrafiei.
- DR5 - Pipera Expres are o lungime de 8.30 km și realizează legătura între Autostrada A0 și localitățile Otopeni - Tunari - DNCB.
- DR6 - Afumați Expres realizează conexiunea Autostrăzii A0 cu DN2, devenind o variantă de ocolire a localității Afumați.
- DR7 - Est Expres are o lungime totală de 6.10 km și conectează localitatea Moara Domnească la Autostrada A0. De asemenea creează legătura municipiului București la autostrada A0 prin Dobroești - Pantelimon - DNCB - A0.
- DR8 - Splai Expres cu o lungime de 5.49 km, conectează Autostrada A0 cu municipiul București prin legătura la DNCB și Splaiul Unirii, dar realizează și conexiunea cu zona metropolitană prin nodul Cernica.
- DR9 - Sud Expres are o lungime de 13.86 km și realizează conexiunea Vidra - Autostrada A0 - DNCB - Bulevardul Metalurgiei / Gara Progresu.
- DR10 - Măgurele Expres realizează legătura Autostrăzii A0 la DNCB - Parc Industrial Măgurele - Prelungirea Ferentari, are o lungime de 9.62 km.

În proiectul Orbital București, sunt propuse două noduri rutiere principale, care au rolul de a conecta rețeaua rutieră existentă la Autostrada A0:



- Nodul rutier 1 realizează conectarea drumul județean DJ 200 la Autostrada A0 pe teritoriul localității Ștefăneștii de Jos;
- Nodul rutier 2 propus pentru realizarea legăturii între drumul național DN3 cu Autostrada A0 (Pantelimon), reprezentând un nod și extinderea drumului existent (4.32 km).

Drumurile de conectivitate, în număr de 17 proiecte, însumează aproximativ 558 km.

Proiectele de **drumurile TransRegio** sunt în număr de 24 și însumează o lungime de aproximativ 2728 km.

Variantele de ocolire asigură tranzitul facil al vehiculelor evitând localitățile și are beneficii directe atât pentru transportul persoanelor și al mărfurilor cât și pentru îmbunătățirea calității vieții comunităților din localitățile pentru care se realizează variantele de ocolire.

Toate aceste variante de ocolire au fost identificate cu ajutorul Modelului Național de Transport în cadrul Master Planului General de Transport și nu au fost implementate până în anul 2021.

Pentru dezvoltarea **sectorului feroviar** au fost identificate câteva obiective specifice care să contribuie la atingerea obiectivului general de bună conectivitatea feroviară și complementaritate cu alte moduri de transport, respectiv:

- Obiectivul de eficiență economică: dezvoltarea unui sistem de transport feroviar care generează beneficii mai mari decât costurile înregistrate;
- Obiectivul de echitate: costurile și veniturile unui sistem de transport vor fi distribuite corect între cetățeni, industrii și între zone geografice;
- Obiectivul de siguranță: infrastructura și serviciile de transport vor fi furnizate astfel încât să protejeze persoanele împotriva vătămării sau a deceselor;
- Obiectivul de integrare: sistemul de transport va permite persoanelor (inclusiv pentru cele cu mobilitate redusă) să călătorească confortabil și sigur, utilizând o varietate de moduri de transport și să minimizeze costurile de transport de mărfuri;
- Obiectivul de mediu: sistemul de transport va proteja mediul înconjurător sprijinind dezvoltarea socială și economică în folosul prezentei generații dar și a celor viitoare.

Au fost identificate 4 obiective generale de conectivitate feroviară, ce asigură conexiunea provinciilor istorice, a regiunilor de dezvoltare ale României cât și interconectarea cu rețelele feroviare din statele vecine:

- Obiectivul general de conectivitate 1 (OCF1) - asigură mobilitatea populației și a mărfurilor pe direcția vest-est, între Europa Centrală și Marea Neagră, din vestul



spre estul României trecând prin centrul și sudul țării. Reprezintă o veritabilă axă națională transcarpatică și transregională, de importanță europeană regională.

- Obiectivul general de conectivitate 2 (OCF2) - asigură conexiunea între nordul și sudul României, reprezentând totodată și o axă între nordul și sudul continentului, în actualul context geopolitic.
- Obiectivul general de conectivitate 3 (OCF3) - reprezintă, la nivelul țării, o legătură importantă între Moldova și Transilvania dar și o axă de tranzit între țările aflate la est de România și Europa Centrală.
- Obiectivul general de conectivitate 4 (OCF4) - realizează legătura între sudul și vestul țării, traversând Muntenia, Oltenia și Banat. La nivel european reprezintă o legătură facilă între sudul continentului și partea centrală și vestică a acestuia.

Pentru atingerea Țintelor propuse și pentru valorificarea superioară a beneficiilor pe care le poate furniza calea ferată, atât pentru traficul de călători cât și pentru cel de marfă, au fost definite trei tipuri de rețele, în baza analizelor din cadrul MPGT, dar și în corelare cu obiectivele de conectivitate feroviară specifice coridoarelor prezentate mai sus, după cum urmează:

- **Rețeaua feroviară primară** - constituie rețeaua feroviară de bază a României în context național (coridoarele de conectivitate feroviară) și european (coridoarele TEN-T din România);
- **Rețeaua feroviară secundară** - se constituie atât dintr-o rețea de complementaritate a rețelei primare, cât și dintr-o rețea de legătură între aceasta și rețeaua terțiară;
- **Rețeaua feroviară terțiară** - este reprezentată de căile ferate complementare care se conectează direct la rețeaua feroviară secundară și asigură legătura sistemică a orașelor mici cu celelalte rețele.

Coridoarele naționale de conectivitate feroviară

Păstrând metodologia folosită pentru sectorul rutier, în mod similar s-a realizat identificarea și analiza coridoarelor de conectivitate feroviară

Cele patru coridoare de conectivitate feroviară sunt:

- Coridorul de conectivitate 1 (Coridorul Feroviar Central) - reprezintă cel mai important coridor de cale ferată din România. Acesta este compus din 10 proiecte de cale ferată care asigură conectivitatea feroviară între Marea Neagră și Europa Centrală prin PTF Curtici. Lungimea coridorului este de 1.641 km (în acest total fiind incluse și căile ferate din Portul Constanța - 180 km, dar și Complexul Feroviar București - 600 km).
- Coridorul de conectivitate 2 (Coridorul Feroviar de Est) - este compus din 7 proiecte de cale ferată din care doar unul a fost reabilitat (București - Ploiești, parte componentă a coridorului de conectivitate 1). Acest coridor asigură legătura pe axa

nord - sud, între Moldova și Muntenia, dar și între Ucraina / Moldova și Bulgaria la nivel de tranzit continental. Lungimea coridorului este de aproximativ 535 km, acesta fiind parte componentă a rețelei TEN-T Core.

- Coridorul de conectivitate 3 (Coridorul Feroviar de Sud) - este compus din trei proiecte feroviare majore. Lungimea lui este de aproximativ 600 km și se suprapune rețelei TEN-T Core, dar și Coridoarelor Rin-Dunăre (ramura sudică) și Orient East-Med.
- Coridorul de conectivitate 4 (Coridorul Feroviar de Nord) - este compus din trei proiecte feroviare ce unesc Moldova de Transilvania, dar și țările din estul României cu țările din Europa Centrală. Lungimea coridorului este de aproximativ 470 km, din care 322 km (Suceava - Cluj-Napoca) aparțin rețelei TEN-T Core, iar restul de 156 km (Cluj-Napoca - Ep. Bihor) se suprapun rețelei TEN-T Comprehensive.

Inter-coridoarele de conectivitate feroviară

Legătura dintre coridoarele de conectivitate se realizează prin intermediul a două inter-coridoare de conectivitate feroviară:

- Inter-coridorul de conectivitate A (Inter-coridorul Ardeal) - se suprapune rețelei europene TEN-T Core și este compus din două proiecte feroviare (102 km în total), care conectează coridorul de conectivitate 1 de coridorul de conectivitate 4, pe relația Teiuș - Aiud - Câmpia Turzii - Apahida.
- Inter-coridorul de conectivitate B (Inter-coridorul Bărgan) - este compus din două proiecte feroviare și are o lungime de aproximativ 129 km, suprapunându-se rețelei TEN-T Comprehensive între Buzău, Făurei și Fetești. Inter-coridorul asigură conexiunea feroviară între coridorul de conectivitate 1 și coridorul de conectivitate 2.

Coridoarele transfrontaliere

Legătura coridoarelor de conectivitate cu rețelele feroviar din statele vecine se realizează de-a lungul coridoarelor TEN-T în mod direct sau indirect.

Legătura directă a coridoarelor de conectivitate cu rețelele feroviare ale statelor vecine se face după cum urmează:

- Coridorul de conectivitate CCF 1 Coridorul Feroviar Central: asigură conectivitatea cu rețeaua feroviară din Ungaria prin PTF Curtici în vest, respectiv cu alte state prin portul Constanța, în est;
- Coridorul de conectivitate CCF 2 Coridorul Feroviar de Est: asigură conectivitatea cu rețeaua feroviară din Bulgaria prin PTF Giurgiu Nord în sud, respectiv cu Ucraina prin PTF Vicșani în nord;
- Coridorul de conectivitate CCF 4 Coridorul Feroviar de Nord: asigură conectivitatea cu rețeaua feroviară din Ungaria prin PTF Episcopia Bihor în vest.



Investițiile din sectorul feroviar cuprind și alte intervenții care să contribuie la implementarea conceptului de alegere modală feroviară în contextul creșterii calității serviciilor feroviare. Cele 7 proiecte feroviare complementare modernizării/reînnoirii infrastructurii feroviare se referă la:

- 1) Realizarea unui studiu de fezabilitate pentru construirea unei linii de mare viteză Constanța - București - Budapesta (HSR);
- 2) Lucrări pentru creșterea vitezei la peste 160 km/h pe coridoarele modernizate;
- 3) Studiu privind soluțiile de implementare a proiectului de cale ferată Vâlcele - Rm. Vâlcea;
- 4) Modernizare stații de cale ferată;
- 5) Modernizarea Gării de Nord;
- 6) Modernizare poduri, podețe și tuneluri;
- 7) Elemente de siguranță feroviară.

Coridoarele de tranzit care să facă parte dintr-o ofertă de tranzit a României (și care să conțină elemente legate de potențialul de transport în raport de costuri și timp) și care să fie promovată internațional sunt (figura 2.2.13):

- Coridorul feroviar de tranzit 1 (868 km) - Europa Centrală (Cehia, Austria, Slovacia, Polonia, Ungaria) - Marea Neagră: traseul va putea fi parcurs de trenurile de marfă în 10 ore, după finalizarea lucrărilor propuse;
- Coridorul feroviar de tranzit 2 (620 km) - Europa Centrală (Cehia, Austria, Slovacia, Polonia, Ungaria) - Europa de Sud-Est (Grecia, Bulgaria, Turcia): traseul va putea fi parcurs de trenurile de marfă în 8 - 9 ore, după finalizarea lucrărilor propuse;
- Coridorul feroviar de tranzit 3 (579 km) - Europa de Sud-Est (Grecia, Bulgaria, Turcia) - Ucraina, Belarus, Rusia: traseul va putea fi parcurs de trenurile de marfă în 8 ore, după finalizarea lucrărilor propuse;
- Coridorul feroviar de tranzit 4 (814 km) - Europa Central Sudică (Italia de Nord, Slovenia, Croația, Muntenegru, Serbia) - Marea Neagră: traseul va putea fi parcurs de trenurile de marfă în 9-10 ore, după finalizarea lucrărilor propuse;
- Coridorul feroviar de tranzit 5 (809 km) - Europa Central Sudică (Italia de Nord, Slovenia, Croația, Muntenegru, Serbia) - Ucraina, Belarus, Rusia: traseul va putea fi parcurs de trenurile de marfă în 11 ore, după finalizarea lucrărilor propuse.



Tren metropolitan

Trenul metropolitan reprezintă un sistem feroviar local sau regional de interes economic general în domeniul transportului public de călători care oferă un serviciu de transport în interiorul și în jurul marilor aglomerări urbane, utilizând linii de cale ferată convențională, linii de cale ferată dedicată, o combinație a acestora sau o combinație între linii de cale ferată și cele destinate vehiculelor de tramvai sau metrou.

Principalele caracteristici ale infrastructurii și ale serviciului de tren metropolitan sunt:

- orar cadencat, adaptat fluxurilor de călători, corelat multimodal;
- utilizează infrastructura feroviară existentă sau liniile suburbane dedicate;
- are peroane simple, în linie curentă, legate între ele sau cu rețelele de transport complementare prin subtraversări sau supratraversări;
- stațiile sau punctele de oprire sunt fără personal (achiziția de bilete sau informarea călătorilor se face prin sisteme informatice integrate);
- călătoria (navetismul) durează în general sub o oră, cu o viteză comercială de 40 - 60 km/h

Implementarea conceptului de tren metropolitan reprezintă un demers important și anevoios din cauza numeroaselor entități cu atribuții directe sau indirecte în etapele de proiectare, implementare și mai ales operare.

Tipurile de intervenție pot fi clasificate după cum urmează:

- amplasarea peroanelor în linie curentă pentru stațiile noi de cale ferată și realizarea conexiunilor pietonale între acestea și rețeaua rutieră;
- construcția pasajelor de trecere la nivel pentru pasageri (cu semnale acustice și luminoase) subterane sau supraterane în stațiile noi de cale ferată;
- igienizarea permanentă a spațiilor pentru călători în stațiile existente;
- asigurarea accesului călătorilor în zona noilor stații;
- achiziția de rame moderne de scurt parcurs, dedicate transportului metropolitan de tip DMU, EMU, B-EMU sau H-EMU, cu capacități între 120 și 400 pasageri;
- asigurarea unor contracte de servicii publice atractive pentru operatorii de transport feroviar de călători;
- asigurarea unor compensații necesare funcționării serviciului feroviar metropolitan, adaptate nevoilor de operare în sistem cadencat, în corelație cu orele de vârf și fluxul de pasageri;
- promovarea serviciului feroviar metropolitan;



- introducerea de facilități pentru transportul de pasageri (promoții, oferte etc.);
- introducerea taxării urbane unice (tichet urban unic) și pe zone kilometrice;
- construcția de adăposturi și digitalizarea serviciului prin montarea unor panouri informative în timp real pentru pasageri;
- construcția de parcări de tip Park and Ride, gratuite pentru utilizatorii serviciilor feroviare metropolitane;
- asigurarea complementarității sectoarelor rutier - feroviar prin noi conexiuni între traseele mijloacelor de transport public urban și stațiile trenului metropolitan.

1. Trenul Metropolitan București (S-București)

Linia metropolitană S1 București (cale ferată dublă electrificată): Grădinari (P&R) - Domnești - Chiajna (P&R) - Giulești - București Nord (P&R) - Pajura - Băneasa (P&R) - Pipera - Petricani (P&R) - Andronache - Voluntari (P&R) - Pantelimon - Brănești (P&R)

Linia metropolitană S2 București (cale ferată neelectrificată): Moara Vlăsiei (P&R) /Snagov (P&R) - Dimieni - Balotești (P&R) - Mogoșoaia (P&R) - Giulești - Chiajna (P&R) - Militari (P&R) - Prelungirea Ghencea (P&R) - Bragadiru (P&R) - Măgurele (P&R) - Laser Măgurele - Jilava (P&R) - Vidra - Grădiștea - Comana (P&R);

Linia metropolitană S3 București (cale ferată neelectrificată): Ghergani (P&R) - Tărtășești - Săbăreni - Chitila - Pajura - Băneasa (P&R) - Pipera - Petricani (P&R) - Andronache - Voluntari (P&R) - Pantelimon - Cernica - Tânganu (P&R) - Fundeni - Plătărești (P&R);

Linia metropolitană S4 București Henri Coandă Expres (cale ferată neelectrificată): București Nord (P&R) - Mogoșoaia (P&R) - Aeroport Henri Coandă (P&R);

Linia metropolitană S5 București (cale ferată dublă electrificată): București Nord (P&R) - Chitila - Buftea (P&R) - Periș (P&R);

Linia metropolitană S6 București (cale ferată electrificată): București Nord (P&R) - Pajura - Băneasa (P&R) - Pipera - Petricani (P&R) - Andronache - Voluntari (P&R) - Pantelimon Sud - București Obor (P&R).

Linia metropolitană S0 București Linia Circulară (cale ferată parțial electrificată): Chiajna (P&R) - Militari (P&R) - Prelungirea Ghencea (P&R) - Bragadiru (P&R) - Măgurele (P&R) - Laser Măgurele - Jilava (P&R) - Berceni - Popești Militari (P&R) - Prelungirea Ghencea (P&R) - Bragadiru (P&R) - Măgurele (P&R) - Laser Măgurele - Jilava (P&R) - Splai - Cățelu - Cernica Militari (P&R) - Prelungirea Ghencea (P&R) - Bragadiru (P&R) - Măgurele (P&R) - Laser Măgurele - Jilava (P&R) - Voluntari - Ștefănești - Tunari - Otopeni Militari (P&R) - Prelungirea Ghencea (P&R) - Bragadiru (P&R) - Măgurele (P&R) - Laser Măgurele - Jilava (P&R) - Mogoșoaia Militari (P&R) -

Prelungirea Ghencea (P&R) - Bragadiru (P&R) - Măgurele (P&R) - Laser Măgurele - Jilava (P&R)- Buciumeni - Chitila - Chiajna Militari (P&R) - Prelungirea Ghencea (P&R) - Bragadiru (P&R) - Măgurele (P&R) - Laser Măgurele - Jilava (P&R).

Trenul metropolitan București (S-București) se va implementa atât pe cele două coridoare modernizate (București - Constanța și București - Predeal), pe cele care urmează a se moderniza (București - Craiova și București - Giurgiu, București - Pitești), dar și pe rutele secundare (București - Urziceni, București - Oltenița), sau calea ferată de centură.

2. Trenul Metropolitan Cluj-Napoca (S-Cluj-Napoca)

Municipiul Cluj-Napoca și aria sa metropolitană se confruntă cu probleme majore de mobilitatea a populației și a mărfurilor, în special pe axa est-vest (între zonele rezidențiale noi și zonele logistice, industriale și de servicii aflate în plină expansiune). Implementarea soluției de tren metropolitan poate genera beneficii semnificative.

Schema rețelei trenului metropolitan este în forma de 'Y', cu un sector central comun (Amera (P&R)- Cluj-Napoca (P&R) - Aeroport (P&R) - Apahida (P&R)) și cu un racord de vest (Nădășelu(P&R) - Baciou - Amera(P&R)) și două racorduri de est (Apahida (P&R) - Jucu (P&R) - Bonțida (P&R) respectiv Apahida (P&R) - Cojocna (P&R) - Câmpia Turzii (P&R)).

3. Trenul Metropolitan Brașov (S-Brașov)

Rutele propuse pentru trenul metropolitan S-Brașov sunt următoarele:

- Linia metropolitană S1 Brașov: (Predeal (P&R)) Dârste (P&R) - Minerva Business Park (P&R) - Calea Florilor - Brașov (P&R) - Independenței - Bartolomeu (P&R) - Cristian - Râșnov (P&R) - (Zărnești) (22 km)
- Linia metropolitană S2 Brașov: (Întorsura Buzăului (P&R)) - Budila (P&R) - Hărman - Brașov (P&R) - Bartolomeu (P&R) - Ghimbav - Codlea (P&R) (31.6 km)
- Linia metropolitană S3 Brașov: Brașov (P&R) - Bartolomeu (P&R) - Ghimbav - Aeroport Brașov (P&R) (12.4 km)
- Linia metropolitană S4 Brașov: (Sf. Gheorghe (P&R) - Ozun - Hărman) Brașov (P&R) - Stupini - Bod (P&R) - Feldioara (P&R)) (12 km);

4. Trenul Metropolitan Sibiu (S-Sibiu)

Rutele de transport feroviar metropolitan propuse pentru municipiul Sibiu sunt următoarele:



- Linia metropolitană S1 Sibiu: Avrig (P&R) - Tălmăciu (P&R) - Veștem - Șelimbăr - Vasile Aron/Brosărie - Sibiu Gara Centrală (P&R) - Turnișor - Cristian (P&R) - Orlat - Săcel - Săliște (P&R) (Sebeș (P&R));
- Linia metropolitană S2 Sibiu: Cisnădie (P&R) - Șelimbăr - Vasile Aron/Brosărie - Sibiu Gara Centrală (P&R) - Băile Ocna Sibiului - Loamneș - Copșa Mică (P&R);
- Linia metropolitană S3 Sibiu: Agnita (P&R) - Cornățel (P&R) - Mohu - Șelimbăr - Vasile Aron/Brosărie - Sibiu Gara Centrală (P&R);
- Linia metropolitană S4 Sibiu: Zona industrială Gușterița (P&R) - Fabrica de cărămidă Wienerberger - Vasile Aron/Brosărie - Sibiu Gara Centrală (P&R) - Aeroport Sibiu (P&R) - Zona industrială Vest (P&R).

5. Trenul Metropolitan Timișoara (S-Timișoara)

Rutele de transport feroviar metropolitan propuse pentru municipiul Timișoara sunt următoarele:

- Linia metropolitană S1 Timișoara: Lugoj (P&R) - Recaș (P&R) - Remetea Mare - Timișoara Est - Timișoara Nord (P&R) - Jimbolia (P&R);
- Linia metropolitană S2 Timișoara: Radna (P&R) - Giarmata (P&R) / Aeroportul Traian Vuia Timișoara (P&R) - Timișoara Est - Timișoara Nord (P&R) - Timișoara Sud (P&R) - Jebel (P&R) (Deta (P&R) - Stămora Moravița (P&R).
- Linia metropolitană S3 Timișoara: Lugoj (P&R) - Buziaș (P&R) - Giroc (P&R)- Timișoara Nord (P&R) - Sânanđrei - Băile Călacea (P&R) - Orțișoara - Arad (P&R).

6. Trenul Metropolitan Iași (S-Iași)

Rutele de transport feroviar metropolitan propuse pentru municipiul Iași sunt următoarele:

- Linia metropolitană S1 Iași: Bârnova (P&R) - Piciorul Lupului - Ciurea (P&R) - Poitiers - Zona comercială Nicolina - Nicolina (P&R) - Iași (P&R) - Canta - Păcurari - Antibiotice (P&R) - Lețcani (P&R) - Movileni - Larga Jijia (P&R).
- Linia metropolitană S2 Iași: Cristești (P&R) - Holboca - Socola (P&R) - Nicolina (P&R) - Iași (P&R) - Canta - Păcurari - Antibiotice (P&R) - Lețcani (P&R) - Podul Iloaiei (P&R) (Tg. Frumos (P&R) - Pașcani).

Prin realizarea obiectivului de investiții în vederea introducerii și, ulterior, dezvoltării serviciilor de tren metropolitan se urmărește:

- crearea unei alternative reale la transportul motorizat individual pe teritoriul zonelor urbane funcționale ale municipiilor;



- reducerea timpilor de călătorie necesari navetei;
- asigurarea unei legături de transport neutră din punct de vedere climatic între localitățile de pe teritoriul zonelor urbane funcționale ale municipiilor;
- implementarea unor proiecte de regenerare urbană în zona de siguranță a căii ferate;
- crearea unor legături de transport mai puțin poluante cu polii majori economici, educaționali, de cercetare și cu zonele turistice;
- asigurarea accesibilității și dezvoltarea multimodalității cu transportul public local;
- creșterea productivității infrastructurii feroviare și a structurilor industriale feroviare de pe teritoriul zonelor urbane funcționale ale municipiilor;
- crearea de noi oportunități pe piața forței de muncă, inclusiv prin reducerea discriminării de gen sau culturale.

Transport naval.

Lungimea căilor navigabile interioare în România însumează 2763 km din care Fluviul Dunărea 1075 km, brațele secundare ale Dunării 524 km, Canalul Dunăre - Marea Neagră 64 km, Canalul Poarta Albă - Midia Năvodari 28 km, Canalul Bega 40 km. Sistemul de căi navigabile interioare al României este concentrat pe fluviul Dunărea, brațele secundare navigabile ale Dunării și cele două canale.

Canalul Dunăre - Marea Neagră (CDMN) realizează legătură între fluviul Dunărea și Marea Neagră pe o lungime de 64.41 km între Cernavodă și Agigea, având lățimea de 70 m și cuprinde trei tronsoane caracteristice:

Canalul Poarta Albă - Midia Năvodari (CPAMN) realizează legătura între CDMN cu Marea Neagră și portul Luminița de pe lacul Tașaul. Lungimea canalului este de 27.757 km, la care se adaugă legătura cu portul Luminița de 5.0 km și are trei zone funcționale.

În România, din domeniul public al statului fac parte două porturi maritime (destinate predominant mărfurilor), administrate de către Compania Națională Administrația Porturilor Maritime SA Constanța:

- Portul Constanța (inclusiv zona Midia și zona Basarabi), cu o suprafață totală de cca. 46.991 mii ha, fiind principalul port de operare a mărfurilor;
- Portul Mangalia (inclusiv peninsula V6), cu o suprafață totală de cca 187 ha.

România are peste 35 de porturi fluviale (interioare): Baziaș, Moldova Veche (include Moldova Nouă), Drencova, Șvinița, Tișovița, Dubova, Gura Văii, Orșova, Drobeta Turnu Severin (include Bazin șantier naval, Mărfuri generale, Pasageri), Porțile de fier II (Gogoșu), Gruia, Calafat, Cetate, Rast, Bechet, Corabia, Turnu Măgurele, Zimnicea, Giurgiu (include Ramadan, Veriga, Plantelor), Oltenița, Călărași (include Siderca, Chiciu), Fetești, Cernavodă, Hârșova, Turcoaia (include Gura Arman), Măcin, Brăila



(include Docuri), Galați (include Docuri, Bazinul nou), Isaccea, Tulcea (include Industrial, Faleză), Mahmudia, Chilia Veche, Sulina (include Pasageri, Perimetru I, Perimetru II), Medgidia, Basarabi (Murfatlar), Ovidiu, Luminița.

Obiectivele operaționale pentru transportul naval așa cum au fost prevăzute în Master Planul General de Transport sunt:

- OW1 - Îmbunătățirea navigabilității Dunării
- OW2 - Îmbunătățirea legăturilor rutiere și feroviare cu Dunărea pentru a reduce costurile și timpul
- OW3 - Deblocarea barierelor pentru eficiență operațională
- OW4 - Reducerea costurilor prin eficiență operațională
- OW5 - Îmbunătățirea coordonării la nivel guvernamental și înlesnirea investițiilor
- OW6 - Revizuirea activelor existente pentru concentrarea pe creșterea capacității
- OW7 - Reducerea întârzierilor procedurale pentru transportul naval
- OW8 - Reducerea numărului de accidente pe Dunăre și a costurilor generate de acestea
- OW9 - Reducerea emisiilor de dioxid de carbon și a dioxidului de sulf
- OW10 - Creșterea volumului de mărfuri transportate prin moduri de transport sustenabile
- OW11 - Utilizarea eficientă a porturilor și a facilităților acestora
- OW12 - Creșterea gradului de utilizare a transportului multimodal

Porturile de pe rețeaua primară sunt: Constanța, Sulina, Tulcea, Galați, Brăila, Cernavodă, Călărași, Oltenița, Giurgiu, Corabia, Calafat, Dr. Tr. Severin, Orșova, Moldova Nouă

Porturile din rețeaua secundară sunt: Bechet, Turnu Măgurele, Zimnicea, Fetești, Medgidia, Basarabi, Ovidiu, Luminița, Măcin, Hârșova, Isaccea, Mahmudia, Chilia Veche

Transport aerian

În România, există 27 de aerodromuri și 6 heliporturi operaționale. Dintre acestea, 9 sunt aerodromuri (aeroporturi) internaționale principale, 7 sunt aerodromuri (aeroporturi) internaționale secundare și 11 aerodromuri naționale și 6 heliporturi naționale.

Aeroporturile operaționale sunt (de la Est la Vest): Constanța, Tulcea, Iași, Bacău, Suceava, București - Băneasa, București - Henri Coandă, Tg. Mureș, Sibiu, Craiova, Cluj-Napoca, Baia Mare, Satu Mare, Oradea, Arad, Timișoara. Aerodromurile naționale sunt (de la Est la Vest): Tuzla, Grădiștea, Ploiești, Clinceni, Brașov, Pitești, Bistrița, Cisnădie, Deva, Caransebeș, Arad CBS



Rețeaua secundară se constituie din aeroporturile regionale și mici regionale, conform MPGT. Astfel, de la Est la Vest aeroporturile rețelei secundare sunt: Tuzla, Tulcea, Bacău, Suceava, Brașov, Tg. Mureș, Baia Mare, Satu Mare, Oradea și Arad

Accesul liber al publicului la informație s-a realizat prin:

- Anunțuri privind depunerea notificării publicate de titular în cotidianul "Național" în data de 14.12.2021 și în data de 17.12.2021.
- Documentația depusă a fost accesibilă spre consultare de către public pe toată durata derulării procedurii de reglementare la sediul și pe site-ul Ministerului Mediului, Apelor și Pădurilor și la sediul și pe site-ul Ministerului Transportului și Infrastructurii.

Titularul este obligat să informeze autoritatea de mediu în cazul în care propune modificări care ar putea avea efecte semnificative asupra mediului, conform art. 5, alin. (3) lit b) din HG nr. 1076/2004 privind stabilirea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri și programe.

Prezenta reprezintă un act administrativ și face obiectul Legii 554/2004 privind contenciosul administrativ.

Prezenta decizie conține 18 (optsprezece) pagini și a fost emisă în trei exemplare.

SECRETAR DE STAT

Róbert-Eugen SZÉP

