

## ***Master Planului General de Transport – prima variantă, de lucru***

Prezentul document constituie o sinteză a elementelor initiale din cadrul activității de pregătire a Master Planului General pentru Transport, menit să enumere în primul rând obiectivele și contextul strategic, astfel încât el să ofere informațiile necesare demarării procedurii de evaluare de mediu pentru planuri și programe ca și luarea deciziei cu privire la încadrarea în procedura corespunzătoare Directivei SEA a Master Planului General de Transport.

După descrierea și înțelegerea obiectivelor, premizelor și cadrului de realizare a Master Planului, este de menționat faptul că acesta urmează să fie dezvoltat prin aportul echipei tehnice, în paralel cu evaluările și îndrumările reușite din dezbaterile din cadrul grupului de lucru, astfel încât la stabilirea alternativelor preferate să se asigure includerea tuturor punctelor de vedere, atât prin prisma criteriilor tehnice dar și prin prisma principiilor de dezvoltare durabilă și de protecție a mediului.

### **1. Descrierea obiectivelor planului și a proiectelor prioritare**

#### ***1.1 Obiectivele planului***

Obiectivul general al ***Master Planului General de Transport*** este:

***Asigurarea condițiilor pentru crearea unui sistem de transport eficient, sustenabil, flexibil și sigur, preocupare esențială pentru dezvoltarea economică a României***

Acest obiectiv recunoaște importanța vitală pe care o are un sistem eficient de transport pentru dezvoltarea economică a țării. Un bun sistem de transport realizează acest lucru prin:

- Creșterea eficienței și productivității – prin economii la timpul de deplasare și creșterea fiabilității deplasărilor de serviciu, inclusiv pentru operațiuni de transport de mărfuri și logistică;
- Îmbunătățirea funcționării eficiente a piețelor muncii – transportul poate crește flexibilitatea pe piața muncii și accesibilitatea locurilor de muncă ca răspuns la mutarea activităților economice;
- Intensificarea schimburilor prin reducerea costurilor comerciale – aceasta poate apărea ca urmare a scăderii costurilor de transport și poate impulsiona comerțul intern și internațional, contribuind la creșterea PIB;
- Susținerea polilor de creștere și aglomerărilor de activități economice – îmbunătățirea transportului poate susține productivitatea anumitor zone în care pot apărea aglomerări, de exemplu în zona capitalelor;
- Creșterea concurenței prin deschiderea accesului pe piețe noi – îmbunătățirea transportului poate permite firmelor să tranzacționeze într-o zonă mai întinsă, mărin­d presiunea concurențială și oferind consumatorilor mai multe opțiuni; și
- Creșterea investițiilor și inovației în afaceri – prin susținerea creșterii în productivitate și/sau atractivitate pentru investiții straine directe.

Funcționalitatea modelului de transport, strategiile care se vor dezvolta și sistemul de evaluare trebuie să poată identifica cele mai importante beneficii economice ale unui sistem de transport îmbunătățit.

Sustenabilitatea este un criteriu tot mai important în proiectele de transport, atât la nivel național cât și european. Metodologia utilizată în modelarea analitică, dezvoltarea strategiei și cadrul de evaluare vor respecta acest obiectiv major.

Obiectivul specific al planului este:

*Elaborarea unor instrumente de politică a transporturilor care să promoveze dezvoltarea unui sistem de transport sustenabil, cu echilibru între modurile de transport, pe care să se bazeze elaborarea POS Transport pentru perioada 2014-2020 și alte decizii legate de planificarea optimă a investițiilor în infrastructura de transport*

Produsele care vor permite realizarea acestui obiectiv general sunt:

1. Elaborarea unui Model de transport național și a bazelor de date asociate acestuia;
2. Estimarea cererii de transport și a fluxurilor de trafic pentru un an de bază (2010) și trei ani de prognoză – 2015, 2020 și 2030;
3. Identificarea și prioritizarea investițiilor și măsurilor necesare în politica de transport pentru orizonturile de timp corespunzătoare anilor de prognoză;
4. Analiza financiară a programului de implementare pe termen mediu (2015 și 2020) și pe termen lung (2030);
5. Pregătirea unei strategii de dezvoltare a sistemului național de transport pe termen scurt, mediu și lung; și
6. Efectuarea Evaluării strategice de mediu pentru Master Planului propus și strategia de implementare asociată acestuia.

### **1.2 Prioritizarea proiectelor**

Prioritizarea proiectelor se va efectua la trei nivele:

- Primar: Factori cuantificabili: Analiza cost-beneficiu (CBA);
- Secundar: Alți Factori ca de exemplu locurile de muncă create direct sau indirect, efectele sociale, impactul asupra mediului, localizare geografică și considerente politice; și
- Sub constrângerile financiare și de disponibilitate a finanțării naționale, a fondurilor proprii ale operatorilor (ex. Portul Constanța) și finanțării internaționale precum Fondul de Coeziune, FERD, BEI, BERD, ca și a capitalului privat și surselor din bănci comerciale, prin mecanismele PPP.

Mijloacele de selecție vor fi analiza multicriterială (MCA) ce va fi elaborată în cadrul Ghidului național de evaluare a proiectelor de transport.

Rezultatul va fi o listă de proiecte prioritare pentru fiecare mod de transport, care apoi vor fi dezvoltate ca Strategie de dezvoltare a sistemului național de transport.

Vor fi elaborate scenarii după următoarea schemă:

ANUL		DEZVOLTARE SOCIO-ECONOMICA		DEZVOLTAREA SISTEMULUI DE TRANSPORT		POLITICA DE TRANSPORT
ω 2015 (termen scurt)		ω Pesimist (declin)		ω Dezvoltare zero (fără acțiuni)		ω Echilibrarea sistemului de transport (interventii minime)
ω 2020 (termen mediu)		ω Cel mai probabil (scenariul de baza)		ω Scenariul de referință (acțiune minimă)		ω Echilibrarea sistemului de transport (managementul cererii)
ω 2030 (termen lung)		ω Optimist (creștere)		ω Dezvoltare economică (acțiune)		
				ω Dezvoltare economică durabilă (politici de acțiune)		

### 1.3 Selectarea proiectelor pentru scenarii

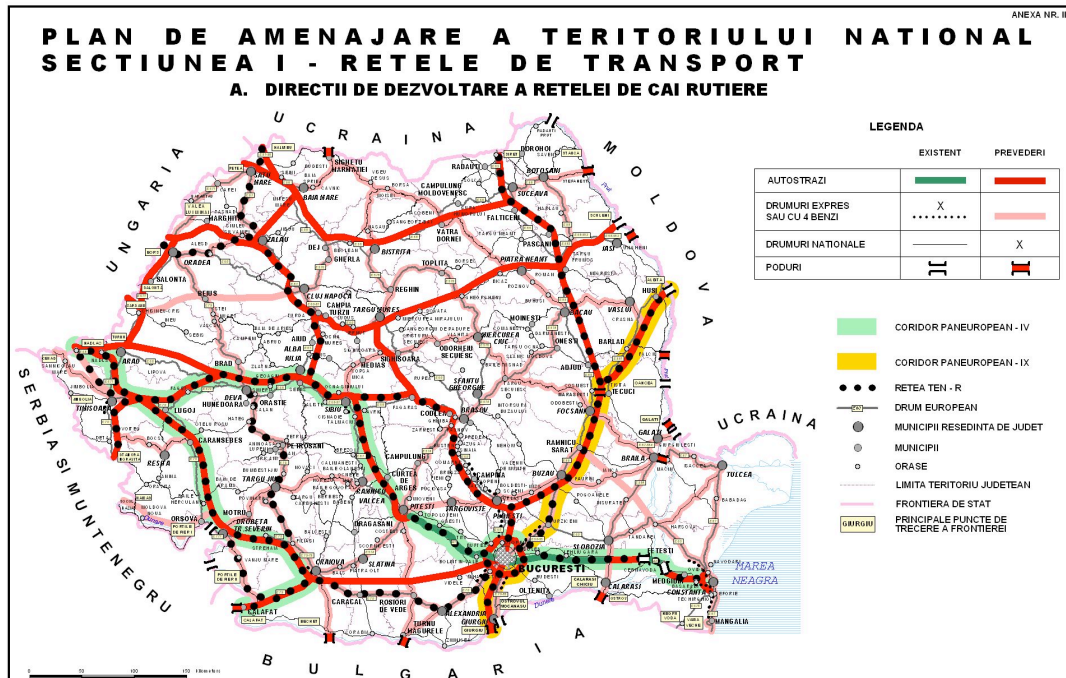
Selectarea proiectelor pentru fiecare Scenariu de transport trebuie făcută pe baze metodice. Se propune următoarea procedură:

- „NEINTERVENȚIE” Acest scenariu se autodefinește Vom include Sistemul de transport așa cum este acum, inclusiv finalizarea proiectelor aflate în construcție
- „ACȚIUNE MINIMĂ” Acest scenariu include varianta „neintervenție” plus proiectele angajate, adică cele programate cu finanțare identificată.
- „INTERVENȚIE” PE BAZA SUSTENABILITĂȚII ECONOMICE Acest scenariu va adăuga proiectele care vizează probleme de capacitate a rețelelor rutiere, feroviare și de marfă și care ar putea oferi rentabilitatea investițiilor
- „INTERVENȚIE” PE BAZA SUSTENABILITĂȚII ECONOMICE ȘI DE MEDIU Aceste scenariu îl va modifica pe cel precedent, bazat exclusiv pe criterii economice, acordând o mai mare pondere impactului proiectelor asupra mediului și evaluării impactului pachetului de politici de „management al cererii” asupra viabilității proiectelor

### 1.4 Planuri existente aprobate

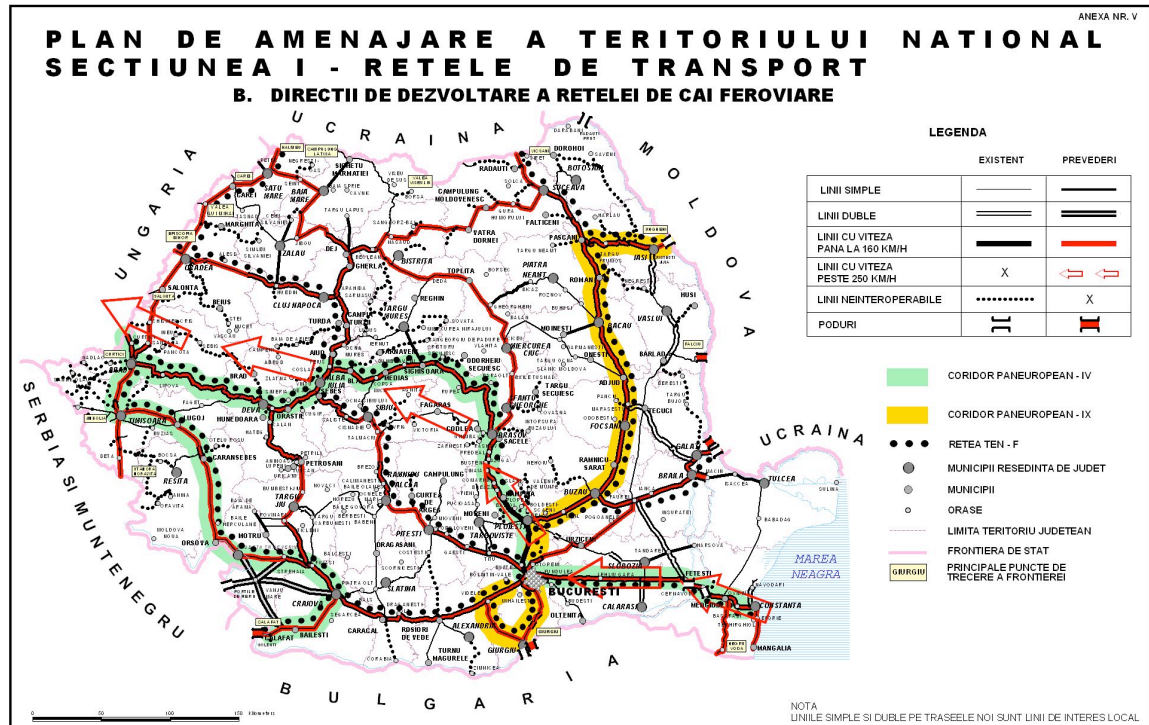
În acest capitol sunt listate planurile naționale existente aprobate de guvern și de care se va ține seama în elaborarea Master Planului.

**Figura 1.1. Planul de Amenajare a Teritoriului Național – Secțiunea I Rețele de transport (Direcții de dezvoltare a rețelei de căi rutiere)**



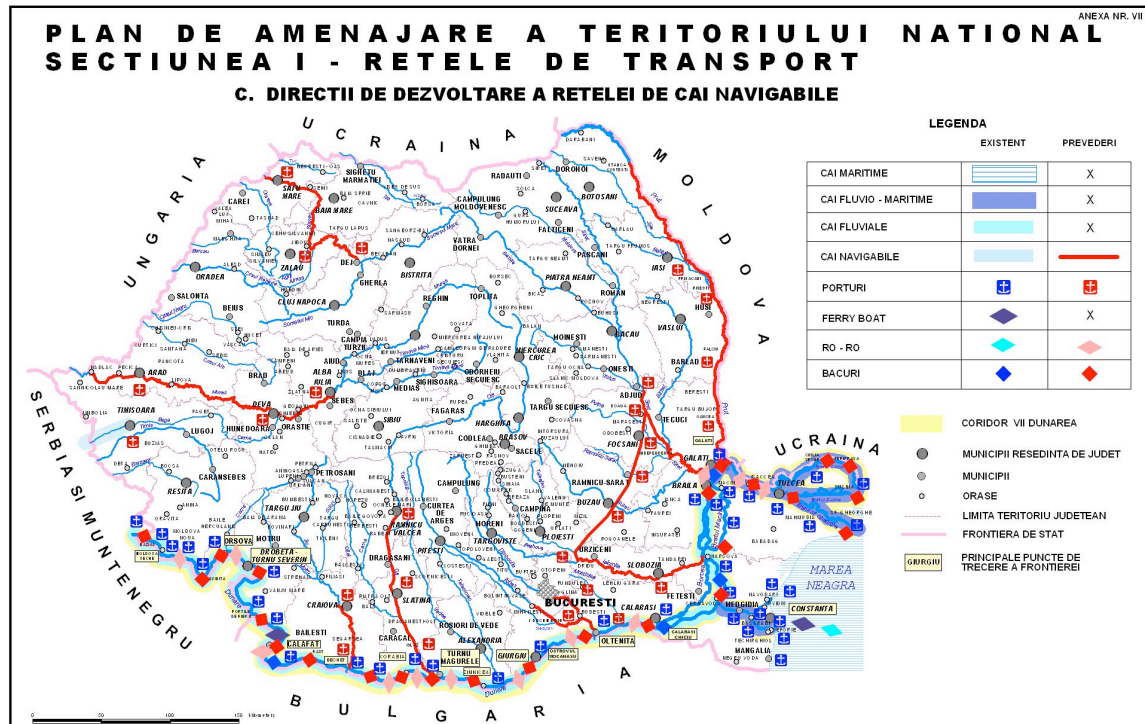
Sursa: Planul de Amenajare a Teritoriului Național, Secțiunea I – Rețele de Transport - *Legea nr. 353/2006 (MOF. Partea I nr. 806 din 26/09/2006)*

Figura 1.2. Planul de Amenajare a Teritoriului Național – Secțiunea I Rețele de transport (Direcții de dezvoltare a rețelei de căi ferate)



Sursa: Planul de Amenajare a Teritoriului Național, Secțiunea I – Rețele de Transport - *Legea nr. 353/2006 (MOF. Partea I nr. 806 din 26/09/2006)*

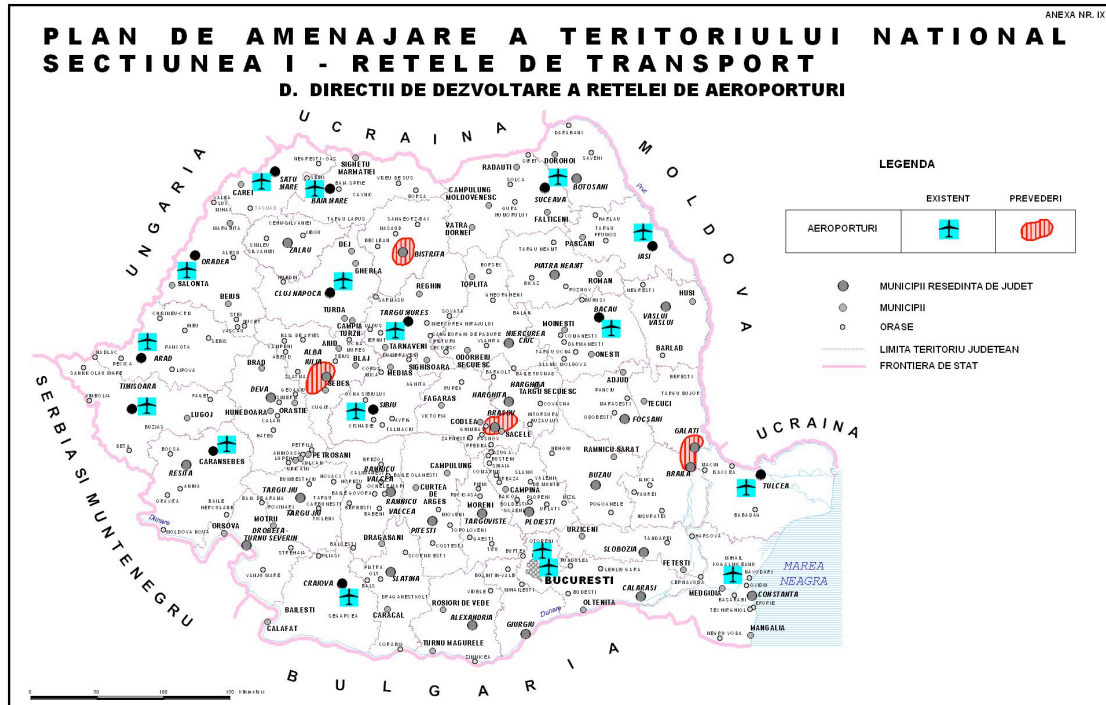
Figura 1.3. Planul de Amenajare a Teritoriului Național – Secțiunea I Rețele de transport (Direcții de dezvoltare a rețelei de căi navigabile)



Source: Planul de Amenajare a Teritoriului Național, Secțiunea I – Rețele de Transport - *Legea nr. 353/2006 (MOF. Partea I nr. 806 din 26/09/2006)*

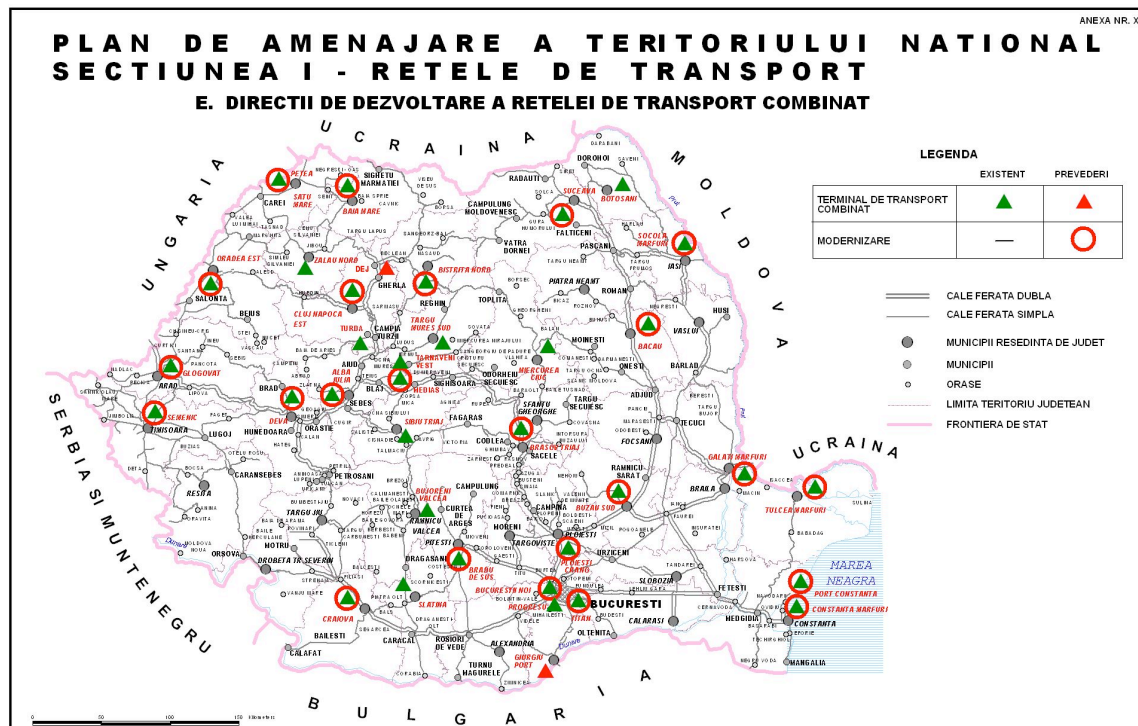


**Figura 1.4. Planul de Amenajare a Teritoriului Național – Secțiunea I Rețele de transport (Direcții de dezvoltare a rețelei de aeroporturi)**



Source: Planul de Amenajare a Teritoriului Național, Secțiunea I – Rețele de Transport - *Legea nr. 353/2006 (MOF. Partea I nr. 806 din 26/09/2006)*

**Figura 1.5. Planul de Amenajare a Teritoriului Național – Secțiunea I Rețele de transport (Direcții de dezvoltare a rețelei de transport multimodal)**



Sursa: Planul de Amenajare a Teritoriului Național, Secțiunea I – Rețele de Transport - *Legea nr. 353/2006 (MOF. Partea I nr. 806 din 26/09/2006)*

## 2. Proiecte potențiale pentru Master Plan și Strategia de implementare

Se consideră că proiectele necesare pentru dezvoltarea infrastructurii de transport au fost deja propuse, în marea lor majoritate, de MTI, operatorii de căi ferate și porturi. O caracteristică a investițiilor în infrastructura de transport este existența mai multor proiecte propuse decât proiecte posibil a fi finanțate. Cu toate acestea, în Master Plan și Strategia de implementare pot fi incluse și alte proiecte, mai ales cele care țin cont de politica fiscală (de exemplu de taxarea traficului de mărfuri și/sau vehicule) sau de modificări de comportament (de exemplu campanii de educare pentru siguranța rutieră).

În cele ce urmează este prezentată o listă de tipuri potențiale de proiecte care ar putea fi incluse în Plan. Majoritatea acestor proiecte se încadrează în Anexele I și II ale Directivei EIA. Unele pot fi localizate în cadrul sau în apropierea rețelei naționale Natura 2000, sau cu amplasamentele în vecinătatea rețelei Natura 2000 din afara frontierei de stat (de ex. Dunărea).



**Tabelul 2.1 - Proiecte potențiale pentru Master Plan**

<b>Mod de transport</b>	<b>Tip de intervenție</b>	<b>Exemplu</b>
<b>Transport rutier de pasageri și mărfuri (automobile și camioane).</b>	Infrastructură nouă	Reabilitarea drumurilor naționale și județene existente între municipii (îmbunătățiri „online”)
		Drumuri noi între municipii (îmbunătățiri „offline”)
		Drumuri noi între municipii (îmbunătățiri „offline”) cu taxă de trecere
		Îmbunătățirea punctelor de trecere a frontierei
		Noi treceri peste Dunăre
	Siguranța rutieră	Îmbunătățirea intersecțiilor, suprafeței carosabilelor, vizibilității.
		Campanie de educare a conducătorilor auto
		Testări mai stricte ale vehiculelor
	Politică fiscală	Modificarea impozitării vehiculelor, modificarea prețului carburanților, taxarea utilizatorilor de drumuri
	Managementul rețelelor	Centre naționale de control pentru coroborarea informațiilor privind incidentele, condițiile de trafic, întârzierilor la trecerea frontierei, problemelor meteo etc.
		Oferirea de informații pentru conducătorii auto printr-o rețea de semnalizare cu mesaje variabile pentru optimizarea alegerii traseelor/ evitarea zonelor sensibile
<b>Căi ferate</b>	Infrastructură	Modernizarea căilor ferate existente pentru mărirea vitezei de deplasare (până la 160 km/h), îmbunătățirea sistemelor de semnalizare și control.
		Reabilitarea căilor ferate existente pentru eliminarea restricțiilor de viteză și refacerea vitezelor de proiectare inițiale pe linie.
	Material rulant	Modernizarea locomotivelor și materialului rulant
	Servicii	Servicii suplimentare pe liniile existente.
		Noi servicii „lipite” pentru transportul de marfuri în toată România pentru deservirea principalelor rute de transport mărfuri din UE

Mod de transport	Tip de intervenție	Exemplu
	Infrastructură	Noi linii de mare viteză (peste 250 km/h)
		Îmbunătățirea terminalelor de mărfuri și pasageri, inclusiv terminale inter-modale de mărfuri.
	Politici	Transferarea în sectorul privat a mai multor rute de călători (mai ales pe distanțe scurte / pe linii secundare)
	Politici	Privatizarea CFR Marfă Noi treceri peste Dunăre
Autocare de pasageri	Infrastructură	Noi terminale de călători (stații de autobuz)
	Servicii	Servicii adiționale Integrarea autobuselor pentru transport pe distanțe mari și a pasagerilor de pe calea ferată
	Reglementări	Liberalizarea licențelor de traseu (pentru a facilita efectiv concurența)
Porturi și căi navigabile interioare	Infrastructură	Îmbunătățirea capacității Portului Constanța
		Îmbunătățirea serviciilor și dotărilor inter-modale (maritim/CF).
		Îmbunătățirea porturilor de pe Dunăre
		Asigurarea condițiilor de navigație pe Dunăre prin lucrări, de ex. dragare și/sau construcții
		Îmbunătățirea sistemelor de control al navigației pe Dunăre
		Planuri posibile pentru un nou canal de legătură între Dunăre și București.
Aviație	Îmbunătățiri de infrastructură	Creșterea capacității în terminale, prelungirea pistelor sau piste în plus
		Pe măsură ce va crește PIB și cu planuri de a atrage investiții interne, este posibil să crească mărfurile urgente și de mare valoare. Acestea pot fi furnizate prin creșterea traficului aerian de mărfuri.
		Îmbunătățirea accesului rutier și CF la aeroporturi
	Servicii aeriene	Creșterea frecvenței zborurilor interne Creșterea frecvenței zborurilor internaționale

*Proiectele de drumuri, căi ferate sau de îmbunătățire a porturilor și navigației pe Dunăre sunt enumerate în Directiva EIA, Anexa 1, Punctele 7, 8 sau 24:*

7 (a) Construcția de linii de transport feroviar la distanță și aeroporturi cu o lungime de bază a pistei de decolare de 2100 m sau mai mult;

(b) Construcția de autostrăzi și drumuri expres;

(c) Construcția unui drum nou cu patru sau mai multe benzi de circulație, sau realinierea și/sau lărgirea unui drum existent cu două sau mai puține benzi pentru a asigura mai multe benzi de circulație, dacă un astfel de tronson de drum nou, realiniat și/sau lărgit ar depăși 10 km sau mai mult în lungime continuă.

8. (a) Căi navigabile interne și porturi pentru traficul pe apele interioare care permit trecerea vaselor de peste 1.350 tone;

(b) Porturi comerciale, docuri pentru încărcare și descărcare legate de țărm și porturi exterioare (exclusiv cele pentru feribot) care permit trecerea vaselor de peste 1.350 tone

24. Orice modificare sau extindere a proiectelor din această Anexă unde o astfel de modificare sau extindere prin ea însăși se încadrează în pragurile stabilite în prezent Anexă, dacă este cazul.

*Unele dintre proiectele descrise sunt cuprinse în Directiva EIA – Anexa 2, Punctele 10 și 13:*

#### 10. PROIECTE DE INFRASTRUCTURĂ

c) Construcția de căi ferate și facilități de transbordare inter-modală și de terminale inter-modale (proiecte neincluse la Anexa I);

(d) Construcția de aerodromuri (proiecte neincluse în Anexa I);

(e) Construcția de drumuri, porturi și instalații portuare, inclusiv porturi de pescuit (proiecte neincluse în Anexa I);

(f) Construcția de căi navigabile interioare neincluse în Anexa I, lucrări de canalizare și combaterea inundațiilor;

13. (a) Orice modificare sau extindere a proiectelor încadrate în Anexa I sau în prezenta Anexă, deja autorizate, executate sau în proces de execuție, care ar putea avea efecte adverse semnificative asupra mediului (modificări sau extinderi neincluse în Anexa I);

*Master Planul va include și proiecte individuale de Politici, Servicii și Reglementări care nu fac obiectul Directivei EIA.*

### **3. Legături cu alte strategii, planuri și programe de sector**

Master Planul va ține seama în mod corespunzător de alte politici, strategii, planuri și programe după cum urmează:

#### ***4.1 Politica Rețelei Trans-Europene de Transport (TEN-T)***

#### ***4.2 Strategii sectoriale***

Strategia Națională pentru Dezvoltare Durabilă a României

Liniile directoare pentru realizarea, dezvoltarea și modernizarea rețelei de transport de interes național și European - Legea nr. 203/2003 (MOF. nr. 361/27.05.2003 republicată în MOF. nr. 89/27.05.2005) și Legea nr. 589/2003 (MOF. nr. 21/12.01.2004) privind aprobarea OUG nr. 94/2003 (MOF. nr. 719/15.10.2003)

Programul prioritar de construcție a autostrăzilor din România și a drumurilor naționale cu patru benzi de circulație - Legea nr. 1/2002 (MOF. nr. 44/22.01.2002) privind aprobarea OG nr. 16/1999 (MOF. nr. 39/29.01.1999) și Legea nr. 451/2003 (MOF. nr. 840/26.11.2003) privind modificarea OG nr. 16/1999 (MOF. nr. 39/29.01.1999)

Strategia pentru transport durabil pe perioada 2007-2013 și 2020, 2030 aprobată prin OMT nr. 508/2008

#### ***4.3 Planuri Naționale***

Planul de Amenajare a Teritoriului Național, Secțiunea I – Rețele de Transport - Legea nr. 353/2006 (MOF. Partea I nr. 806 din 26/09/2006)

Planul de Amenajare a Teritoriului Național, Secțiunea III Zone protejate – Legea nr. 5/2000

Planul de Amenajare a Teritoriului Național, Secțiunea IV Rețeaua de localități – Legea nr. 351/2001

Planul de Amenajare a Teritoriului Național, Secțiunea VIII zone turistice – Legea 190/2009

#### ***4.4 Programe***

Programul Operațional Sectorial "Transporturi", 2014-2020

Programul Operațional Regional 2014-2020

Programul Operațional Sectorial Mediu 2014-2020

Programe Operaționale de cooperare Transfrontalieră

#### **4. Posibil impact semnificativ asupra mediului**

Lista efectelor probabile ale proiectelor care vor fi analizate în cadrul Master planului constă din, dar nu se limitează la următoarele:

##### **5.1 Factori climatici**

- Efecte atmosferice (epuizarea stratului de ozon)
- Poluare cu CO<sub>2</sub>, NO, SO și ploi acide
- CO<sub>2</sub> și încălzirea globală
- Modificarea caracterului peisajului datorită schimbărilor induse în folosința terenurilor.
- Modificarea caracterului folosinței terenurilor datorită intensificării și utilizării.
- Defrisari, remodelarea pantelor.
- Regularizări de curs, hotare și peisagistică.

##### **5.2 Calitatea aerului**

- Zgomot.
- Pulberi.
- Apă
- Interferență cu modurile de scurgere.
- Poluanți în apele pluviale.
- Impactul asupra cursurilor de apă în faza de construcție.
- Efectele substanțelor de dezăpezire și erbicidelor
- Potențial de scurgeri accidentale

##### **5.3 Sol și subsol**

- Eroziune
- Potențial de tasare
- Terenuri contaminate

##### **5.4 Flora**

- Îndepărtarea vegetației existente, inclusiv pierdere de habitat.
- Sistematizarea scurgerii apelor pluviale.
- Colonizarea de noi habitate la marginea drumurilor.
- Efectele pulberilor și noxelor.
- Modificări de habitat datorită operațiunilor de împrăștiere de criblură/sare.

### **5.5 Fauna**

- Perturbare.
- Mortalitate animală.
- Obstacol pentru migrație/fragmentarea habitatului.
- Valoarea noului habitat.

### **5.6 Ființe umane**

- Sănătate și perturbare (zgomot, vibrații, calitatea aerului).
- Timp de deplasare.
- Costuri de transport.
- Siguranță.
- Fragmentarea comunităților.

### **5.7 Peisaj**

- Mobilier stradal (inclusiv semnalizare, parapete, iluminat).
- Structuri asociate, poduri, pasarele, intersecții.

### **5.8 Interacțiunea celor de mai sus**

#### **5.9 Bunuri materiale**

- Îmbunătățirea infrastructurii.
- Electricitate (iluminat).
- Fragmentarea proprietăților.

#### **5.10 Patrimoniul cultural**

- Perturbarea elementelor de valoare culturală prin excavații sau schimbări de context.

#### **5.11 Rețeaua Natura 2000**

- Perturbarea potențiala a rețelei prin elemente constitutive de interes protectiv.

## **5. Impact asupra naturii sau distribuției spațiale**

Majoritatea formelor de impact apar în faza de construcție și numai o parte sunt specifice fazei de operare. Proiectele din Master Plan pot produce impact direct, indirect, cumulativ, pe termen scurt, lung sau permanent.

În acest stadiu nu cunoaștem toate coridoarele sau traseele specifice ale proiectelor ce urmează a fi prioritizate. Probabilitatea unui impact semnificativ transfrontalier este considerată mare numai pentru căile navigabile interioare care au și rol de frontieră.