

1.1 Infrastructura

Nivelul de dezvoltare socio – economică al unei regiuni este puternic influențat de nivelul de dezvoltare al infrastructurii existente. Creșterea economică durabilă, competitivitatea activităților economice ale regiunii, activitățile sociale depind în mare măsură de infrastructură.

Acest subcapitol tratează aspecte legate de:

- Infrastructura de transport
- Infrastructura de comunicații
- Infrastructura sanitară
- Infrastructura socială
- Infrastructura ISU
- Infrastructura de educație
- Infrastructura de locuințe

1.1.1 Infrastructura de transport

Transportul reprezintă un sector important al economiei atât din punct de vedere al contribuției sale directe la crearea produsului intern brut cât și prin prisma rolului său în circulația bunurilor și implicit în realizarea valorii adăugate brute a celorlalte ramuri. Transporturile pot fi considerate o continuare firească a procesului de producție. Nivelul de dezvoltare al căilor de comunicații și transport depinde de gradul de dezvoltare economică a fiecărui stat, de progresul științei și tehnicii, de intensitatea traficului de mărfuri și călători și de condițiile naturale.

Transportul de pasageri și marfă în UE a crescut continuu în ultimii ani, volumul transportului rutier fiind cel mai consistent, piața europeană făcând eforturi continue pentru a motiva utilizatorii să treacă la alte modalități de transport. Din aceste motive, infrastructura de transport rutier are o importanță strategică și trebuie să fie permanent optimizată și dezvoltată.

Sistemele de transport existente în România sunt transportul de marfă și transportul de călători. În cadrul acestor sisteme funcționează sistemele de transport rutier, feroviar, pe căi navigabile interioare, maritim, aerian, nemotorizat și special (prin conducte și transport electric aerian).

În România, infrastructura și siguranța căilor de transport rutier sunt insuficient dezvoltate, în ciuda investițiilor substanțiale care s-au făcut în ultimii ani. Autostrăzile și drumurile naționale reprezintă puțin peste 20% din rețeaua rutieră, în timp ce 90% din drumurile naționale au doar o bandă pe sens. Aceste realități afectează atât timpul de transport, cât și siguranța în transportul rutier. În comparație cu restul Europei, numărul de km de autostrăzi și ritmul de construire al acestora este foarte scăzut. Statisticile recente din Europa care compară ritmul de construire al autostrăzilor în raport cu toate drumurile naționale/principale, plasează România pe locul 30 din 31.

În ceea ce privește autostrăzile, regiunea noastră dispune de o rețea foarte restrânsă, mai precis 74 km de autostradă care fac parte din Autostrada A2 București – Constanța și Autostrada A4 By – Pass Constanța, care reprezintă centura ocolitoare a orașului Constanța, realizată în regim de autostradă. De asemenea, în Regiunea Sud – Est se află în stadiu de execuție Drumul Expres DX6 Brăila – Galați și Podul Brăila. Acest drum expres va face legătura între orașele Brăila și Galați și are o lungime planificată de 12,29 km. Traseul drumului expres se continuă cu Podul peste Dunăre aflat în construcție între Brăila și Smârdan în județul Tulcea. Podul nu face parte din Drumul Expres Brăila - Galați.

Accesibilitatea este un factor cheie pentru dezvoltarea regională, dat fiind potențialul strategic al Regiunii Sud-Est ca zonă de tranzit pentru fluxurile internaționale de mărfuri, precum și importanța accesibilității pentru conectarea polilor regionali de creștere / polilor economici din regiune, inclusiv zonele cu înalt potențial turistic, cu piețe din alte regiuni ale României, precum și cu piețe internaționale, prin accesul la rețelele de transport international.

Dacă accesibilitatea față de București poate fi considerată bună, analiza accesibilității Regiunii Sud-Est pe rețeaua de drumuri, pe calea ferată și pe calea aerului în contextul Uniunii Europene efectuată de către ESPON, arată gradul relativ de izolare regională și caracterul periferic al regiunii. Izolarea derivă atât din aspectele naturale geografice (fluviul Dunărea desparte Sud-Estul de restul țării) cât și din distanța față de coridoarele europene principale.

Potrivit unui studiu ¹, accesibilitatea Regiunii pe baza timpului de călătorie în Regiunea Sud Est reședințele de județ dispun de o bună accesibilitate, excepție făcând Tulcea. Constanța are cea mai

¹ Potențialul municipiilor de rang 0 și I de funcționare ca poli de creștere, MDLPL, 2008.

mare accesibilitate, prin intermediul portului său, aeroportul internațional și legătura autostrăzii spre București.

Marea problemă pentru sectorul Brăila-Galați era dată de lipsa unui pod peste Dunăre. Începând de la Brăila, Dunărea devine maritimă.²

În anul 2019 a început construcția primului pod peste Dunăre. Podul va îmbunătăți accesibilitatea traficului rutier al zonei Galați-Brăila către Constanța și Tulcea, precum și legăturile între regiunile Moldovei și Dobrogea. Odată cu construcția podului suspendat peste Dunăre de la Nord de Brăila și dezvoltarea rețelei rutiere rapide în zonă, Drumul Expres Brăila – Galați va funcționa ca un tronson care să permită legătura între axele de circulație pe direcțiile sud-nord, est-vest și Galați.³ Construcția drumului expres are o influență benefică asupra mediului, conducând la reducerea poluării fonice, a volumului de praf și a noxelor.

Tabel 2.5.1

Distanța între principalele orașe regionale și principalele coridoare europene de transport

Oraș	Distanța până la București (km)	Distanța până la Budapesta (km)	Număr de ore / minute pentru a călători până la București	
			Pe stradă	Cu trenul
Brăila	235	725.41	3.00	3.8
Buzău	98	649.09	2.00	1.59
Constanța	225	826.38	2.30	2.21
Galați	260	722.46	3.30	3.45
Tulcea	228	788.61	4.30	5.18
Focșani	165	649.57	2.40	3.20
RO – UE granițe externe: Constanța-maritimă, Marea Neagră; Galați-terestră; Brăila-Dunărea fluvială, Tulcea-Dunărea – graniță fluvială și Marea Neagră				

Sursa: Google Maps și site oficial CFR Călători

Un alt aspect cheie al localizării geografice a Regiunii Sud-Est este faptul că se constituie în frontieră estică a Uniunii Europene, cu implicații majore în ceea ce privește securizarea punctelor de trecere a frontierei, dar și implicarea în acțiuni de cooperare regională transfrontalieră. Lungimea graniței comune româno-ucrainene-moldovene este de 1099,4 km. Granița româno-

² <http://infraed.ro/wp-content/uploads/2018/10/PRAI-SE-.pdf> (accesat la data de 16 Mai 2019)

³ Nota de fundamentare la HG nr. 1145/18.09.2008, http://arhiva.gov.ro/nota-de-fundamentare-la-hg-nr-1145-18-09-2008__11a103508.html

moldoveană este în întregime o graniță fluvială (450 km) iar granița româno-ucraineană are o componență complexă fiind o parte graniță terestră (273,8 km), o parte graniță fluvială (343,9 km) și o parte graniță maritimă (31,7 km). Granița Regiunii Sud-Est cu Ucraina este de 89,6 km terestru, 343,9 km fluvială și 31,7 km maritimă. Cele trei județe la graniță sunt: Galați, Tulcea și Constanța.

1.1.2 Rețeaua europeană de transport (TEN-T)

Rețeaua Trans-Europeană de Transport (TEN-T) este un element major pentru creșterea economică și crearea de locuri de muncă în Europa, datorită existenței unui sistem integrat, bazat pe tehnologie și este considerată ca fiind un factor-cheie pentru competitivitatea Uniunii Europene. TEN-T este esențială pentru a facilita mobilitatea persoanelor, bunurilor și serviciilor și, astfel, la crearea pieței interne și coeziunea economică și socială a Uniunii Europene. Rețeaua TEN-T este formată din rețeaua TEN-T Comprehensive (secundara/extinsa) și rețeaua TEN-T Core (de baza/centrala).

Aceasta include toate modurile de transport și suportă aproximativ jumătate din traficul de pasageri și marfă. Dezvoltarea TEN-T presupune interconectarea și interoperabilitatea rețelelor naționale de transport precum și accesul la acestea. Rețeaua TEN-T permite stabilirea de conexiuni de mare viteză pe calea ferată, reducerea discrepanțelor inter-regionale prin conectarea țărilor cu niveluri diferite de dezvoltare, încurajarea parteneriatelor public-private și crearea sistemelor inteligente de transport. Aproape o treime dintre fondurile investite până acum provin din surse comunitare.

Construcția rețelei TEN-T reprezintă un factor major pentru stimularea competitivității economice și dezvoltării durabile a Uniunii Europene care contribuie la implementarea și dezvoltarea Pieței Interne, precum și la creșterea coeziunii economice și sociale.

Dezvoltarea TEN-T presupune interconectarea și interoperabilitatea rețelelor naționale de transport precum și accesul la acestea.

Finalizarea rețelei TEN-T va avea un impact major în reducerea timpului călătoriei pentru pasageri și bunuri și în același timp va aduce importante beneficii mediului prin diminuarea poluării.

Noua politică a UE privind infrastructura de transport creează, pentru prima oară, o structură pe două niveluri pentru rutele de transport din UE, care cuprinde o rețea globală (care asigură legături efective cu toate regiunile UE) și o rețea centrală (compusă din cele mai importante elemente din punct de vedere strategic ale rețelei globale). Proiectele din rețeaua globală ar trebui să fie finalizate

până la sfârșitul anului 2050, iar cele care fac parte din rețeaua centrală ar trebui să îndeplinească criteriile TEN-T până la sfârșitul anului 2030.

Rețeaua TEN-T (Trans European Networks – Transport) a fost extinsă continuu pe măsură ce noi și noi state au devenit membre ale uniunii. Politica TEN-T reprezintă efortul UE de a coordona între statele membre dezvoltarea de rute transcontinentale, mai ales prin susținerea financiară a proiectelor transfrontaliere care altfel nu ar fi o prioritate pentru statele membre.

Interesele internaționale ale Uniunii Europene subliniază importanța conectării rețelelor trans-europene cu cele ale statelor din Estul continentului și țărilor de pe coasta mediteraneană, acoperindu-se astfel întreg continentul european, stimulându-se procesul de integrare europeană și dezvoltarea economică.

TEN-T este o rețea de transport feroviar, căi navigabile interioare, rute maritime pe distanțe scurte și drumuri la nivelul UE. Conectează 424 de orașe mari cu porturi, aeroporturi și terminale feroviare.

Figura 2.5.1

Harta TEN-T România



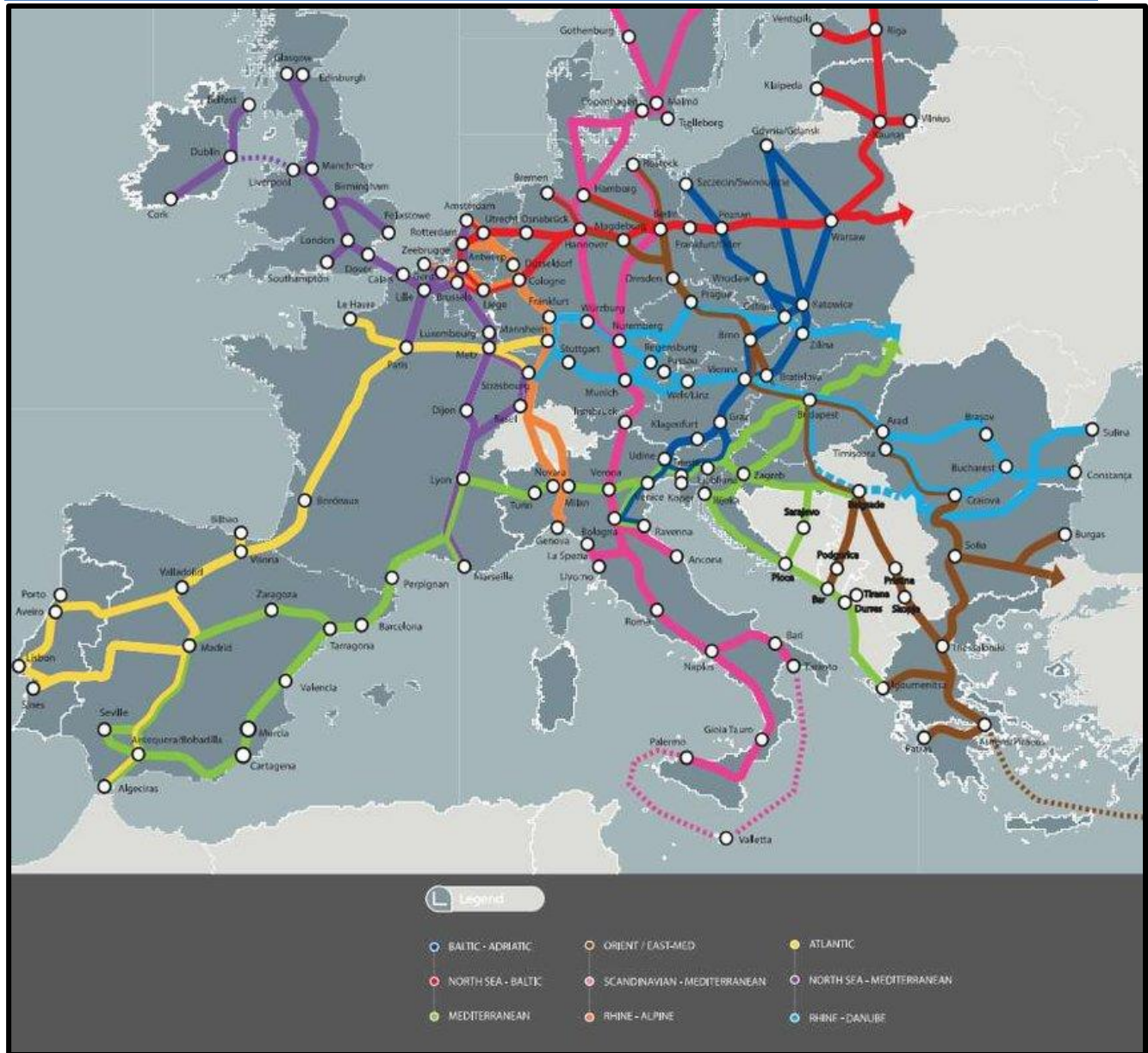
Sursa: Comisia Europeană

În aprilie 2019, Comisia Europeană a revizuit politica TEN-T. O inovație majoră a noilor orientări TEN-T este introducerea în rețeaua centrală a nouă coridoare de implementare. Acestea au rolul de a contribui la dezvoltarea rețelei centrale. Fiecare coridor trebuie să includă trei moduri de transport, trei state membre și două secțiuni transfrontaliere. În noua structură a Coridoarelor Tallinn, România va fi străbătută de:

- Coridorul *Orient/East-Med* care va lega Porturile din nordul Germaniei de Balcani și care se traduce în România prin autostrada și calea ferată de la granița de vest până la Calafat.
- Coridorul *Rin – Dunăre*, care unește Frankfurt de Marea Neagră pe căi rutiere, feroviare și fluviale și care se traduce în România prin autostrada Nădlac–București–Constanța, prin magistrala feroviară Curtici – București – Constanța și prin amenajările cursului navigabil al Dunării, inclusiv Canalele Dunăre – Marea Neagră, Midia – Năvodari și Dunăre – București.

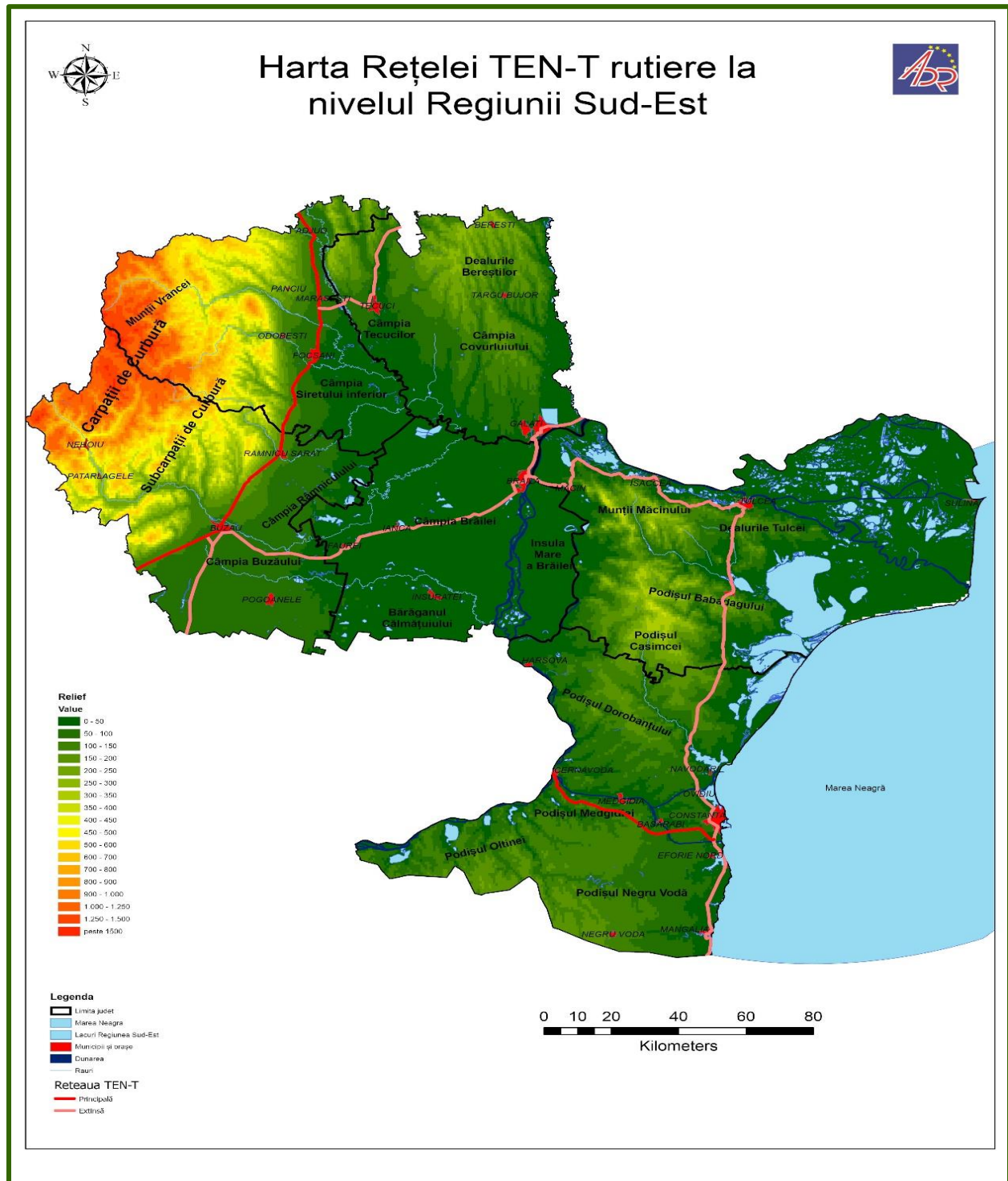
Figura 2.5.2

Rețeaua TEN-T revizuită



Sursa: Comisia Europeană

În Regiunea Sud-Est, toate cele 6 centre urbane ale regiunii se află pe rețeaua TEN-T. Brăila și Galați sunt conectate cu autostrada A2 în punctul Drajna Fetești, în timp ce Tulcea dispune de conectivitate prin municipiul Constanța cu rețeaua de bază (autostrada A2). Celelalte localități din regiune nu au un acces facil la coridoarele TEN-T la orașe și municipii ceea ce determină ca mare parte din forța de muncă disponibilă în mediul rural să nu aibă mobilitatea dorită.



Important este de asemenea și faptul că Brăila, Galați și Tulcea sunt porturi la Dunăre, în timp ce județul Constanța are ieșire la Marea Neagră și este legat de Dunăre prin Canalul Dunăre-Marea

Neagră. Distanța celorlalte două centre urbane Buzău și Focșani față de porturile la Dunăre este de aproximativ 1h, 30min (Brăila, Galați).

1.1.3 Infrastructura de transport rutieră

În Regiunea Sud-Est, principalele căi rutiere și de cale ferată sunt: pe direcția est-vest București – Constanța și București-Brăila-Galați și București-Buzău-Focșani (fie prin Ploiești, fie prin Urziceni), care se continuă spre nord, acestea asigurând legătura între principalele orașe ale regiunii.

În anul 2020, în Regiunea Sud-Est existau 2.292 km de drumuri naționale. Unele drumuri naționale continuă mari artere rutiere europene (codificate cu inițiala E):

- E 60: Graniță HU - Oradea - Cluj-Napoca - Târgu Mureș - Sighișoara - Brașov - Sinaia - Ploiești - București - Slobozia - Constanța;
- E 85: Graniță UK - Suceava - Roman - Bacău - Focșani - Buzău - București - Graniță BG;
- E 87: Graniță BG - Mangalia - Constanța - Tulcea - Brăila - Galați - Granița Ucraina;
- E 577: Ploiești – Buzău;
- E 581: Mărășești - Tecuci - Bârlad - Huși - Graniță MO;
- E 584: Galați – Slobozia;
- E 675: Constanța - Vama Veche - Graniță BG.

Fluviul Dunărea contribuie la definirea potențialului ridicat teritorial al Regiunii Sud-Est. Dunărea face parte din axa prioritara TEN-T-18: axa de transport fluvial Rin/Meusia-Main-Dunare și furnizează României și altor țări prin care trece noi oportunități majore pentru dezvoltarea transportului pe apa. Legătura rutieră dintre granița de vest și portul Constanța continuă să fie o prioritate pentru România și în perioada următoare, alături de dezvoltarea și modernizarea rețelei naționale de drumuri, inclusiv variantele de ocolire și conexiunile cu rețeaua TEN-T.

Figura 2.5.4



Inventarul drumurilor naționale conectate la rețeaua TEN-T se regăsește în Anexa 3-DN conectate la TEN-T SE. La nivelul anului 2020, din cei 4.612 de km de drumuri județene existenți la nivelul Regiunii, 77,% dispuneau de conectivitate directă și indirectă față de rețeaua TEN-T, așa cum reiese din inventarul drumurilor județene (Anexa 2-DJ conectate la TEN-T SE) și tabelul realizat mai jos.

Tabel 2.5.2**Inventar Drumuri Județene în Regiunea de Dezvoltare Sud-Est (2020)**

Județ	Număr de km de DJ în Regiunea Sud-Est	Număr de km de DJ care asigură conectivitatea directă și indirectă cu rețeaua TEN-T⁴
BRĂILA	604	408
BUZĂU	951	727,15
CONSTANȚA	889	872,97
GALAȚI	804	495
TULCEA	634	529,62
VRANCEA	730	553,97
Total Regiune	4.612	3.582,33

Sursa: Calcule realizate de ADR SE

⁴ Calculele au fost realizate pe baza H.G. 782/2014 cu completările ulterioare, TEMPO on line și a datelor oferite de CJ din regiune.

Figura 2.5.5



Potrivit site-ului CNAIR, în Regiunea Sud-Est nu există în prezent proiecte de autostrăzi în pregătire, ci o serie de proiecte de drumuri expres. Proiectele sunt incluse în *Master Planului General de Transport al României*, având ca sursă de finanțare Fondul de Coeziune și Bugetul de stat în perioada de programare 2014-2020 și 2021-2027. Orașe de importanță strategică din regiune precum Brăila sau Galați sunt legate de capitala țării de drumuri europene cu o singură bandă pe sens, fapt ce izolează această parte a regiunii și îi încetinește dezvoltarea economică.⁵

1.1.4 Rețelele regionale de drumuri publice

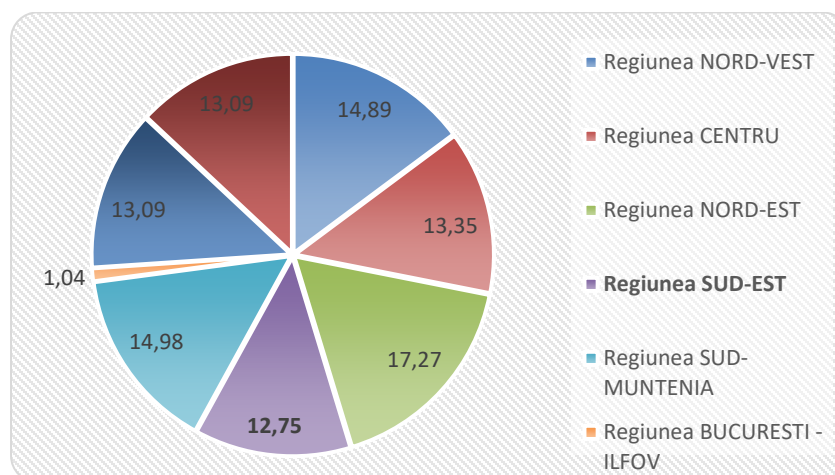
Domeniul transporturilor este considerat prioritar în contextul planurilor de dezvoltare ale României, date fiind relațiile sale de interdependență cu celelalte ramuri ale economiei naționale, valoarea serviciilor oferite pentru populație și impactul considerabil asupra mediului.

Lungimea drumurilor publice reprezintă totalitatea drumurilor deschise circulației publice de pe întreg teritoriul țării.

Una dintre cauzele principale ale disparităților inter și intra-regionale o reprezintă accesul diferit al regiunilor la infrastructura de transport și calitatea necorespunzătoare a acesteia.

Figura 2.5.6

Rețeaua de drumuri publice distribuită pe regiuni, 2020



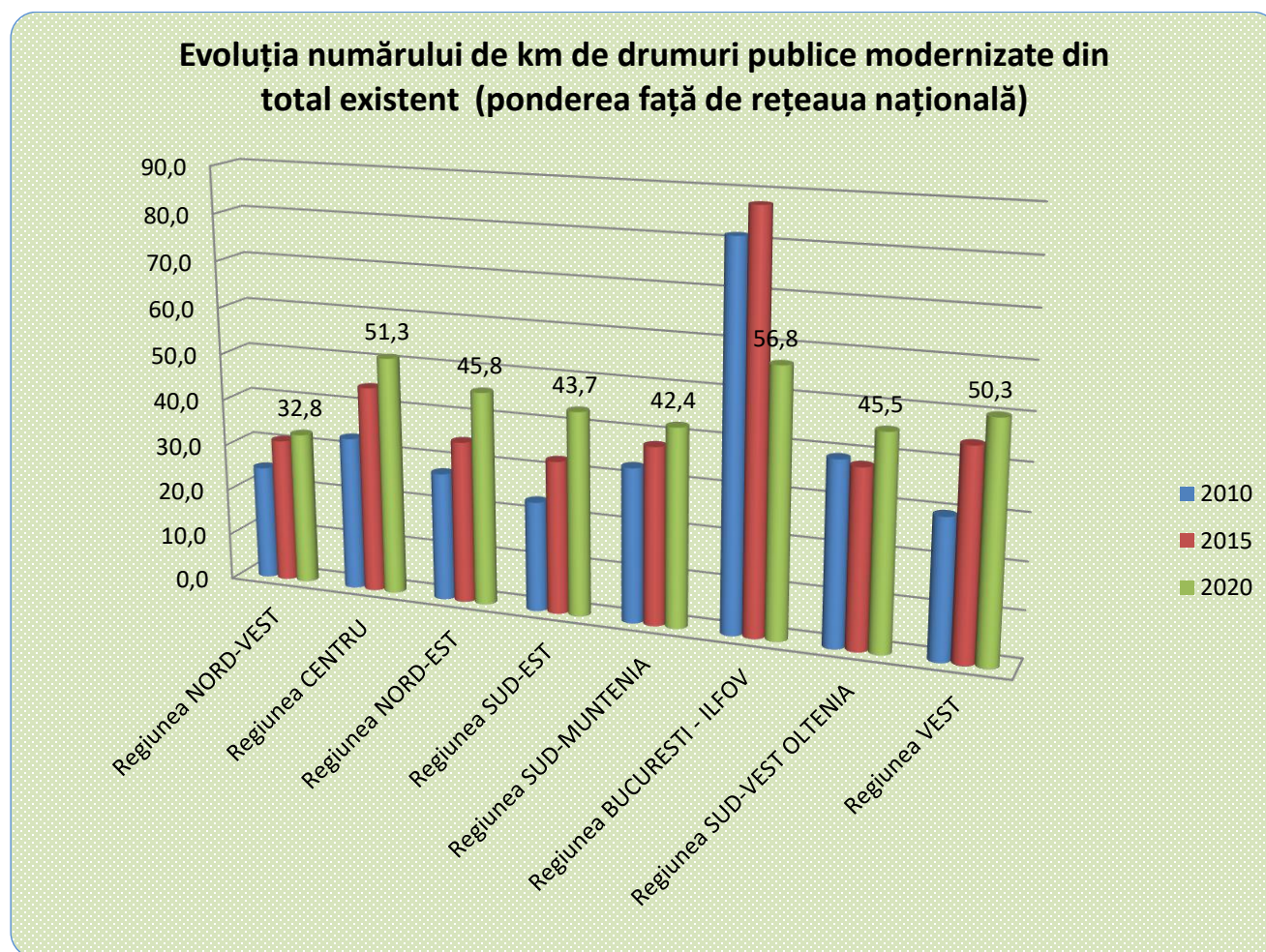
Sursa: Calcule realizate de ADR SE pe baza datelor din TEMPO Online

⁵ Studiul "Evoluția dezvoltării economice în Regiunea Sud-Est" 2019

În anul 2020, lungimea totală a rețelei de drumuri publice din România a fost de 86.791 km fiind în creștere față de anul 2010, când acestea reprezenta 82.386 km, distribuția fiind relativ uniformă pe întreg teritoriul țării. La nivel regional, în perioada 2010–2020, lungimea drumurilor publice nu a crescut semnificativ, lungimea drumurilor publice din regiune fiind în anul 2020, de 11.012 km , ceea ce situează regiunea pe locul șapte la nivel național; din totalul drumurilor publice regionale, erau modernizate numai 43,7%, regiunea ocupând locul șase la nivel național.

În Regiunea Sud – Est, în acest interval de timp s-au construit doar 249 de km noi de drumuri, de la 10.763 de km în anul 2010, până la 11.012 km în anul 2020. Din totalul drumurilor publice din Regiunea Sud-Est, doar 20,8% sunt drumuri naționale, 41,8% sunt drumuri județene, iar restul sunt drumuri comunale.

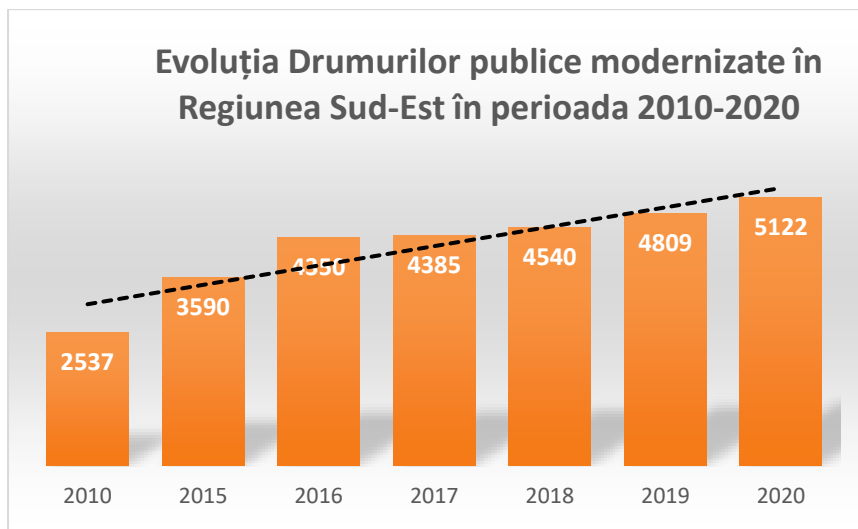
Figura 2.5.7



Sursa: Calcule realizate de ADR SE pe baza datelor din TEMPO Online

Așa cum se observă în Figura 2.5.8, evoluția numărului de kilometri de drum modernizați în Regiunea Sud-Est este pozitivă față de anul de referință 2010. O importantă contribuție la această evoluție au avut-o și investițiile realizate din fonduri europene.

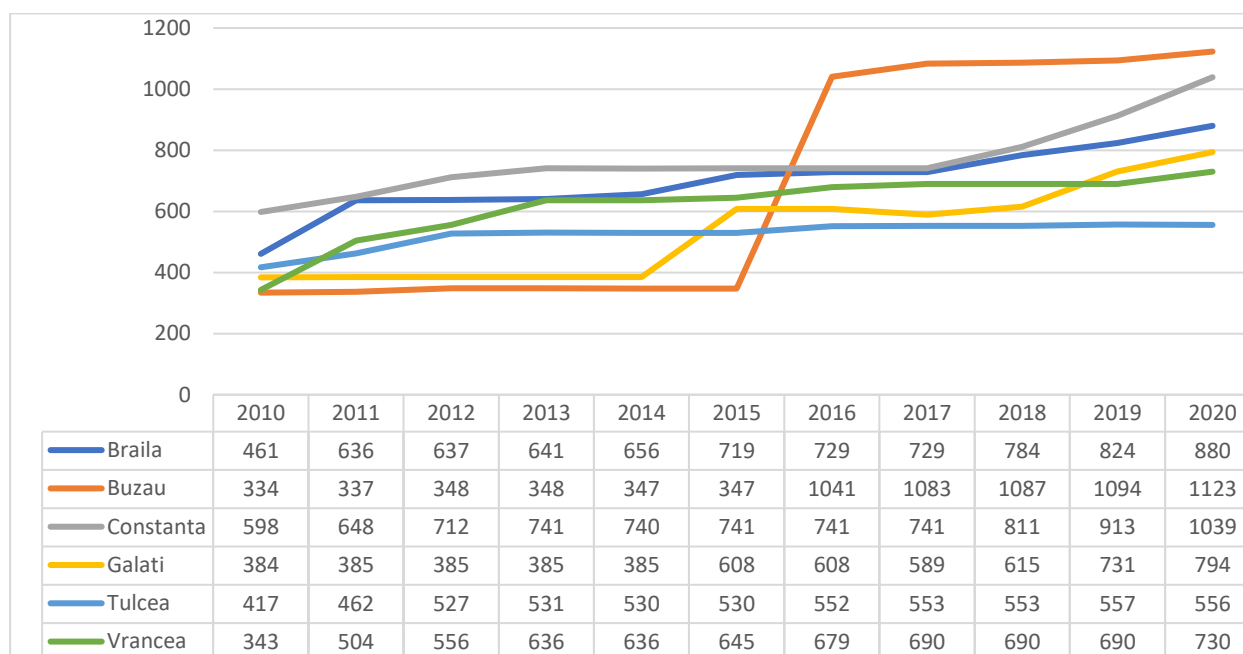
Figura 2.5.8



Sursa: Calcule realizate de ADR SE pe baza datelor din TEMPO Online

În Regiunea Sud-Est, în ultimii 10 ani, aproape s-a dublat numărul de kilometri de drumuri modernizate. Astfel, în anul 2010 erau 2.537 km de drumuri modernizate, ajungând la 5.122 km în anul 2020. Cele mai multe drumuri au fost modernizate în județul Buzău (789 km), urmat de județul Brăila (419 km), județul Galați (410 km) și Vrancea (387 km).

Lungimea drumurilor publice modernizate pe județe în Regiunea Sud-Est, 2010 – 2020



Sursa: Calcule realizate de ADR SE pe baza datelor din TEMPO Online

Rețeaua de drumuri a regiunii și densitatea rețelei în regiune și în fiecare județ al regiunii, împreună cu principalele caracteristici ale condițiilor acestora sunt prezentate în Anexa 1 Infrastructură, Tabelul nr.1.

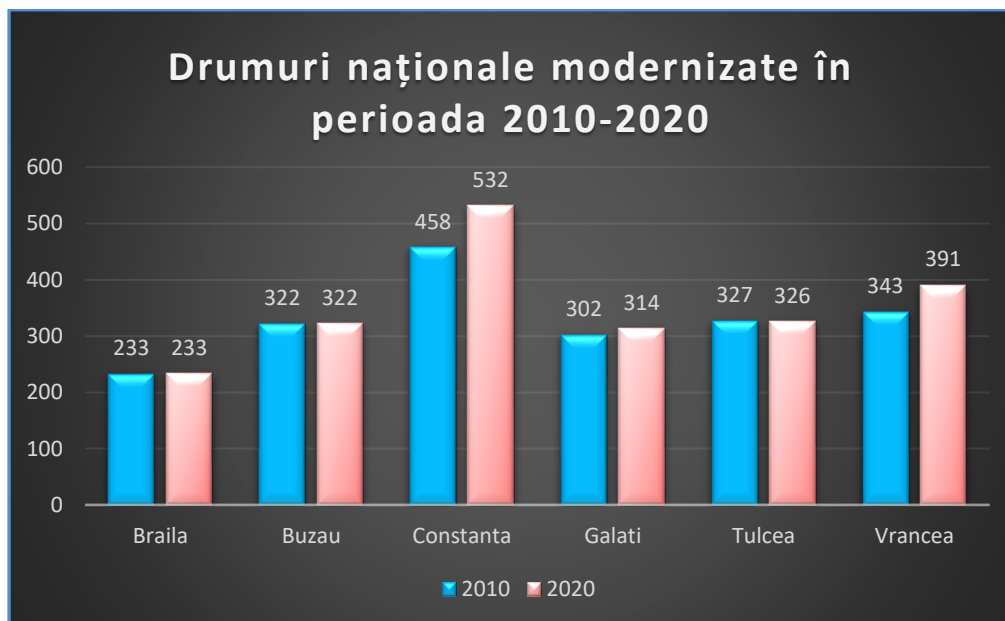
Indicatorul foarte scăzut pentru județul Tulcea nu este relevant pentru un județ din a cărui suprafață aproape jumătate o reprezintă Delta Dunării.

Problemele întâmpinate în cadrul rețelei secundare de drumuri sunt: lipsa șoselelor de centură în majoritatea orașelor mici, ceea ce conduce la creșterea timpilor de călătorie, creșterea consumului de combustibil, niveluri crescute ale poluării și astfel ale costurilor de transport, sistemul deficitar de iluminare și marcare stradală. De asemenea, capacitatea de transport redusă a drumurilor (marea majoritate sub 20 de tone) influențează direct atragerea fluxurilor de mărfuri și persoane. Situația drumurilor în mediul rural este critică, majoritatea localităților rurale neavând drumuri pietruite sau asfaltate.

În regiune drumurile naționale (DN) reprezintă aproximativ 20,9% din totalul rețelei de drumuri în Regiunea Sud-Est. În perioada 2010–2020 în unele județe (Brăila, Buzău, Tulcea) nu s-a

înregistrat nicio modificare a numărului de km de DN modernizați, cea mai mare creștere având-o totuși județul Constanța (74 km).

Figura 2.5.10



Sursa: Calcule realizate de ADR SE pe baza datelor din TEMPO Online

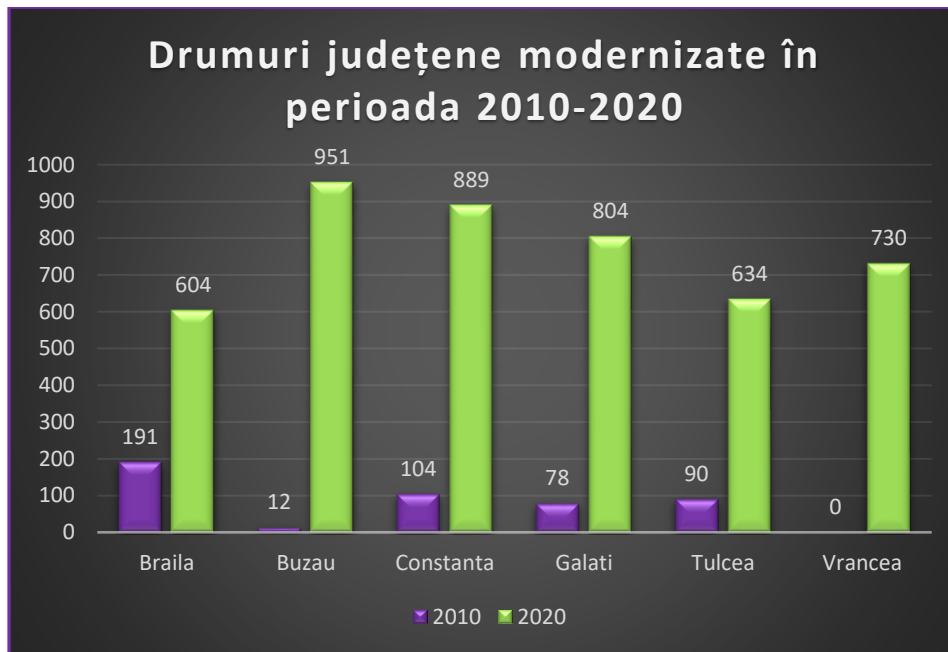
Drumurile județene și comunale reprezintă aproximativ 79,31% din totalul rețelei naționale de drumuri românești. În ceea ce privește drumurile județene și comunale din Regiunea Sud-Est, este evident că dezvoltarea, disponibilitatea locurilor de muncă și nivelul de trai al populației depind în mare măsură de legăturile cu rutele de transport. Dintr-un total 11.012 km de drumuri publice la nivelul anului 2020, (conform TEMPO Online), drumurile județene și comunale reprezintă 79,8%, doar 34,4% dintre acestea fiind modernizate.

Analizând evoluția **drumurilor județene (DJ)** din regiune ponderea cea mai mare o dețin drumurile cu îmbrăcăminti ușoare rutiere⁶ (26,27%), în scădere față de anul 2010, în timp ce drumurile pietruite au o pondere de 14,61%.

De remarcat faptul că față de anul 2010, numărul de km aferent drumurilor județene modernizate, în fiecare județ al Regiunii este în creștere (Figura 2.5.13).

⁶ Se proiectează de regulă, pentru o perioadă de exploatare de 8..12 ani, pentru drumuri cu trafic redus și mijlociu valorificând, în funcție de tehnologiile de execuție, materialele locale existente.

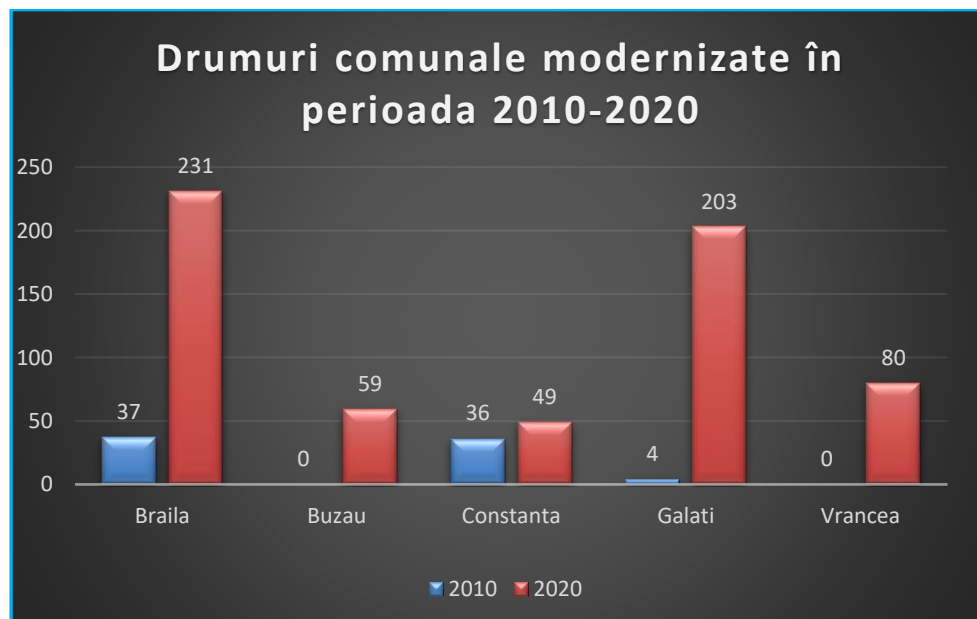
Figura 2.5.11



Sursa: Calcule realizate de ADR SE pe baza datelor din TEMPO Online
* Vrancea-Date lipsa

În Regiunea Sud-Est, **drumurile comunale (DC)** au o pondere de 37,30%, doar 15,14 % dintre aceștia fiind modernizați. Încurajator este faptul că în fiecare județ al Regiunii, tendința este în creștere față de anul de referință 2010.

Figura 2.5.12



Sursa: Calcule realizate de ADR SE pe baza datelor din TEMPO Online
* Buzău, Vrancea-Date lipsa

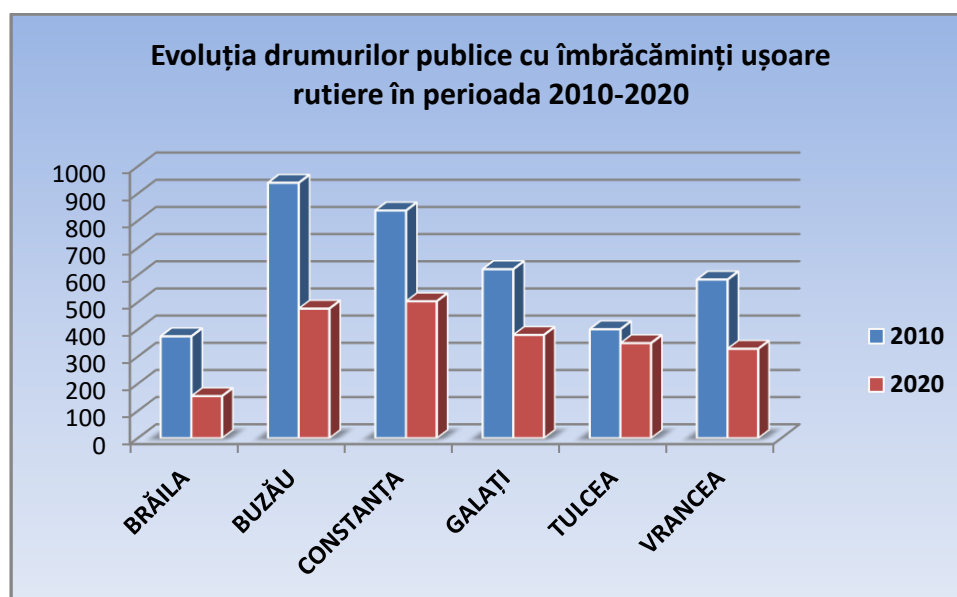
Pe de altă parte, încă există în regiune foarte mulți kilometri de drumuri publice nemodernizate, pietruite sau de pământ, tendința fiind totuși de scădere accentuată în ultimii ani. Astfel, dacă în 2010 erau 1.952 de km de drumuri de pământ, în anul 2020, acestea au scăzut la 1.564 de km. Aceste drumuri de pământ permit o mobilitate foarte redusă, cu impact asupra mediului înconjurător, antrenând cantități mari de praf și noxe.

1.1.4 Situația viabilității/tipului de acoperămintă pe drumurile publice

Dintr-un total 11.012 km de drumuri publice la nivelul anului 2020 (conform TEMPO Online), ponderea cea mai mare o dețin drumurile cu îmbrăcăminți ușoare rutiere (19,93%), în timp ce drumurile pietruite / de pământ, au o pondere de 19,35% respectiv 14,2%. De remarcat faptul că față de anul 2010 numărul de km aferent drumurilor publice în Regiunea Sud-Est a crescut cu 249 de km.

Așa cum se poate observa în Figura 2.5.13. evoluția **drumurilor publice având îmbrăcăminți ușoare rutiere** în cei 10 ani, a cunoscut o scădere continuă în toate județele Regiunii.

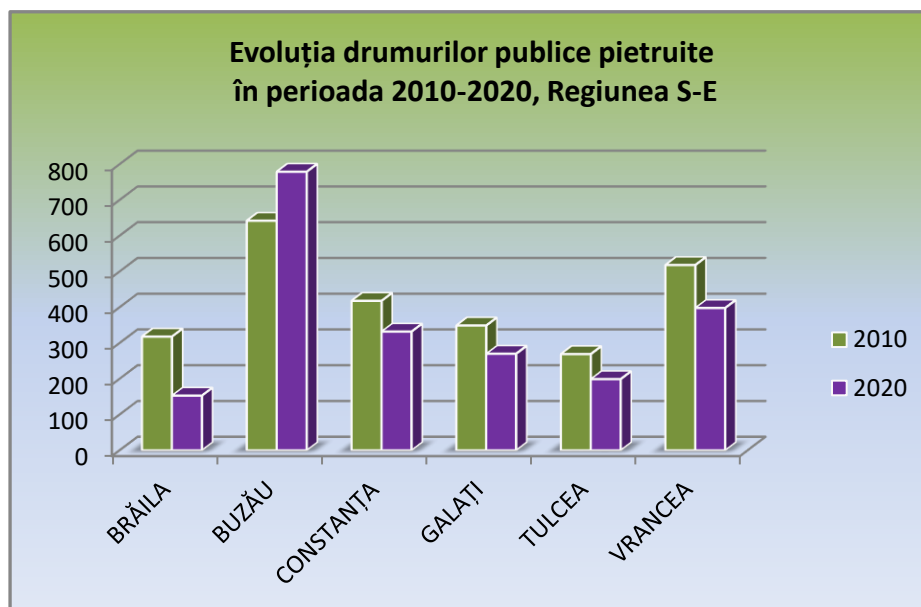
Figura 2.5.13



Sursa: Calcule realizate de ADR SE pe baza datelor din TEMPO Online

Pentru **drumurile publice pietruite** evoluția este similară cu cea a drumurilor cu îmbrăcămînți ușoare rutiere, tendința fiind de scădere față de anul de referință 2010, singurul județ care a înregistrat o creștere a numărului de km de drumuri publice pietruite fiind Buzău.

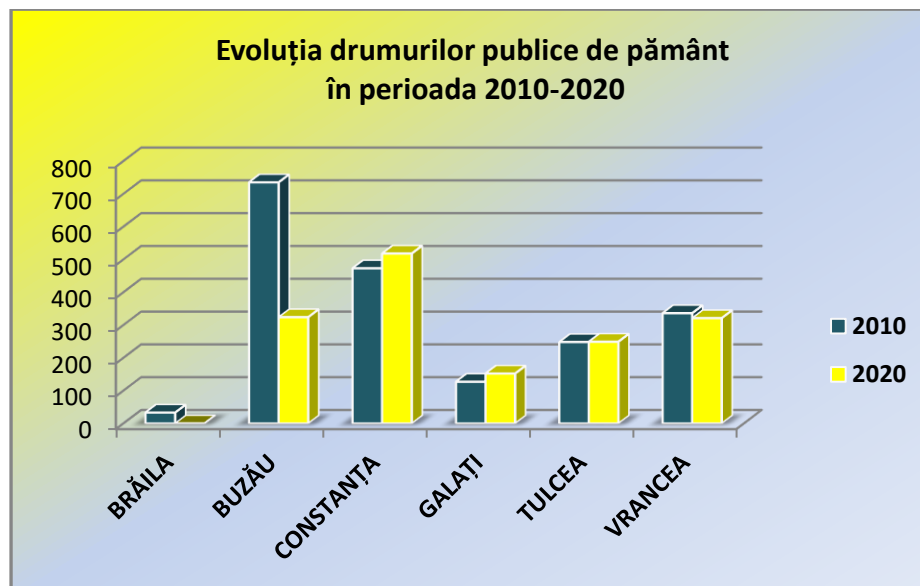
Figura 2.5.14



Sursa: Calcule realizate de ADR SE pe baza datelor din TEMPO Online

În ceea ce privește evoluția **drumurilor publice de pământ**, doar în 2 dintre județele Regiunii a mai crescut numărul acestora (Galați cu de 25 km și Constanța cu 45 de km), după cum se poate observa și în Figura 2.5.15. De remarcat județul Braila care nu mai înregistrează niciun drum de pământ.

Figura 2.5.15



Sursa: Calcule realizate de ADR SE pe baza datelor din TEMPO Online

La nivel regional putem remarca faptul că ponderea drumurilor modernizate a cunoscut o creștere continuă pe toți cei 10 ani în timp ce ponderea drumurilor cu îmbrăcămînți ușoare, drumurilor pietruite și de pământ a continuat să scadă.

Începând cu anul 2014, prioritățile de investiții se îndreaptă spre aducerea la standardele comunitare a Rețelei Principale cu Trafic Intens TEN-T prin realizarea graduală a proiectelor de modernizare, dezvoltare și reabilitare, drumurile județene și cele comunale necesitând în continuare să fie dezvoltate și modernizate pentru îmbunătățirea mobilității regionale și a oportunităților de dezvoltare.

1.1.5 Finanțări naționale și din fonduri europene

Master Planul General de Transport al României (MPGT) reprezintă un document strategic de dezvoltare a infrastructurii de transport pentru sectorul rutier, feroviar, naval, aerian și multimodal în acord cu nevoile de dezvoltare ale țării, obiectivele de dezvoltare ale Uniunii Europene precum și cu obiectivele de dezvoltare economică ale regiunilor. În contextul elaborării MPGT, România va avea un plan de dezvoltare a infrastructurii comprehensiv și bine fundamentat pentru toate

modurile principale de transport, pentru perioada de programare 2014 - 2030. Ca document strategic, MPGT oferă un program etapizat de intervenții care includ nu doar propuneri de îmbunătățire a infrastructurii de transport, dar și propuneri legate de întreținere, management și operațiuni precum și de siguranță în transport.

Așadar Master Planul prevede propuneri privind extinderea rețelei de autostrăzi ce vor conecta centrele economice din România cu principalii săi partenerii comerciali. Această rețea de autostrăzi va fi complementată de **drumuri expres** moderne (drumuri cu 2x2 benzi, cu intersecții denivelate) ce vor completa rețeaua de drumuri naționale.⁷

Tabel 2.5.3.

Caracteristicile autostrăzilor și a drumurilor expres

Tip	AUTOSTRADA	DRUM EXPRES
Număr de benzi	<i>Minim 2X2 (doua benzi pe sens)</i>	<i>Minim 2X2 (doua benzi pe sens)</i>
Lățime	26 m	22 m
Lațime bandă	3,75 m	3,5 m
Banda de urgenta	Obligativ	Opțional
Intersecții la nivel cu alte drumuri	<i>Denivelate</i>	<i>Denivelate</i>
Traversează localități	<i>Nu</i>	<i>Nu</i>
Parapet median	Parapet metalic	Parapet din beton (New Jersey)
Parapet lateral	Obligativ	Opțional
Viteza maximă admisă	130 km/h	120 km/h
Viteza maxima admisă pentru camioane	100 km/h	100 km/h
Acces	Benzi de accelerare/ decelerare	Benzi de accelerare / decelerare sau direct
Cost de construcție	100 %	75 %
Taxare suplimentară	Posibilă	Nu
Gabarite verticale (pentru suprataversari)	Asemănătoare	
Raze de curbură și declivități	Asemănătoare	

Sursa: Master Planul General de Transport al României

⁷ Master Planului General de Transport al României – Memorandum 2015

Unul dintre obiectivele strategice identificate pentru sectorul de transport rutier ale MPGT este îmbunătățirea mobilității populației și a traficului aferent transportului de mărfuri în cadrul rețelei TEN-T de bază și a rețelei extinse, prin construcția unei rețele de autostrăzi și drumuri expres.

În cadrul MPGT în Regiunea Sud-Est, sunt prevăzute 4 drumuri expres care vor contribui la o mai bună conectivitate inter și intraregională.

Tabelul 2.5.4

Listă Proiecte drumuri expres în Regiunea Sud-Est din MPGT

Denumire proiect	Valoarea estimată (mil. EUR)	Lungime (km)	Perioadă de implementare
Drumul expres Bacău-Focșani-Brăila-Galați	1.024,2	213,5	După 2030
Drumul expres Găești-Ploiești-Buzău-Brăila	1.279,6	244,5	După 2030
Drum expres Constanța-Tulcea-Brăila (+ Pod peste Dunăre)	1.296,3	186,4	După 2030
Drumul expres Buzău – Focșani	282,0	80	2021-2030

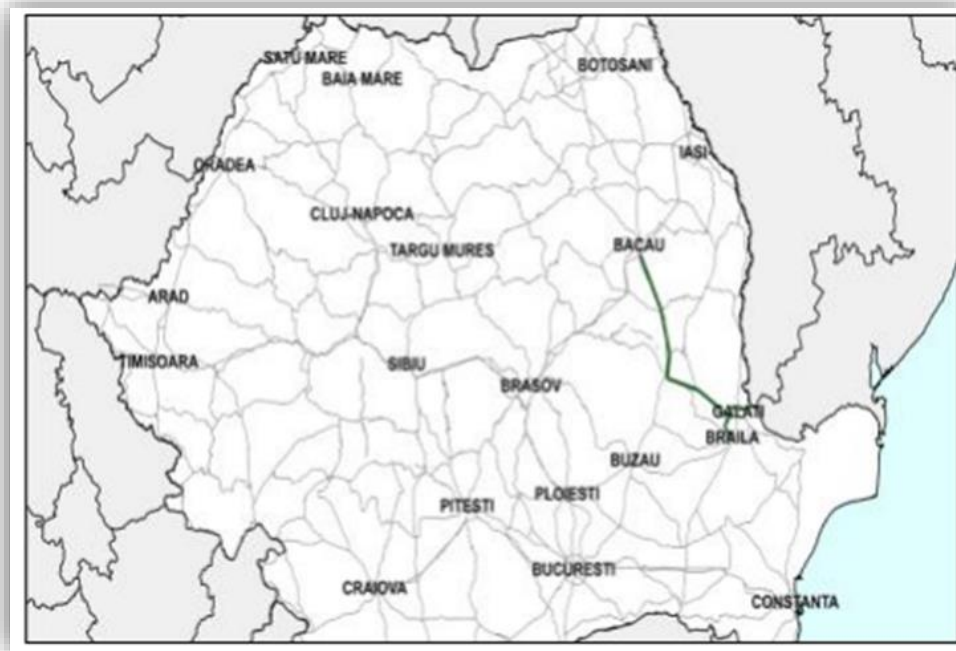
Sursa: Master Planul General de Transport al României

Drumul expres Bacău-Focșani-Brăila-Galați

Obiectivul operațional specific este de a aduce îmbunătățiri în ceea ce privește viteza de călătorie pe traseul dintre Bacău și Galați, îmbunătățind astfel și conectivitatea la nivel regional. Pe acest coridor timpii de călătorie sunt mari, viteza medie înregistrată pe acest traseu fiind de aproximativ 65km/h. Cea mai mare parte a infrastructurii pe acest coridor are o stare tehnică defavorabilă – 98% din traseu este la standard de drum cu o singură bandă de circulație pe sens. Traseul leagă nodurile Bacău, Brăila și Galați de rețeaua TEN-T.

Figura 2.5.16

Traseul drumului expres Drumul expres Bacău-Focșani-Brăila-Galați



Sursa: site Ministerul Transportului și Infrastructurii

Urmare a implementării acestui proiect viteza medie înregistrată crește până la 106 km/h. Timpii de călătorie pe durata orelor de vârf scad cu 40%.

În scenariul ES⁸ proiectul pentru drumul expres Bacău-Focșani-Brăila-Galați va fi implementat în perioada de implementare 2021-2030, și după 2030 în scenariul de implementare EES.⁹ și ¹⁰

Drumul expres Găești-Ploiești-Buzău-Brăila

Obiectivul operațional specific este de a aduce îmbunătățiri în ceea ce privește viteza de călătorie între Găești și Brăila, îmbunătățind astfel și conectivitatea la nivel regional. Pe acest coridor timpii de călătorie sunt mari, viteza medie înregistrată pe acest traseu fiind de aproximativ 87 km/h.

Figura 2.5.17

Traseul drumului expres Drumul expres Găești-Ploiești-Buzău-Brăila

⁸ Sustenabilitate economică

⁹ http://mt.ro/web14/documente/master_plan/partea%20I%20master%20plan%20final.pdf

¹⁰ Sustenabilitate economică și de mediu



Sursa: site Ministerul Transportului și Infrastructurii

Urmare a implementării acestui proiect viteza medie înregistrată pe traseu crește până la 101 km/h. Timpii de călătorie pe durata orelor de vârf scad cu 17%.

Proiectul pentru drumul expres Găești-Ploiești-Buzău-Brăila va fi implementat în perioada 2021-2023, în cazul ambelor scenarii de implementare.

Drumul expres Buzău–Focșani (Proiecte suplimentare de Nivel 2)¹¹

Analiza rezultatelor prioritizării proiectelor a condus la modificări minore pentru proiectele rutiere. Astfel a fost adăugată legătura Buzău-Focșani, care reprezintă legătura lipsă a rutei Ploiești-Focșani, prognozele arătând volume semnificative de trafic care tranzitează acestor sector. Acesta este un proiect relativ mic care asigură un traseu la standard de drum expres între centrul economic Buzău și Focșani. Proiectul urmărește o secțiune a rețelei TEN-T și acoperă un deficit de conectivitate asigurată prin proiectele de Nivel 2. Proiectul ajută la reducerea timpului pierdut pe traseul București – Buzău - Bacău. Cea mai mare parte a infrastructurii pe acest coridor are o stare

¹¹ <https://onedrive.live.com/View.aspx?resid=849D1C715B5A454D!48044&wdEmbedFS=1&authkey=!AL7yZTCoe5MJKKU>

tehnică defavorabilă – 80% din traseu este la standard de drum cu o singură bandă de circulație pe sens.

Conform *MPGT* pentru susținerea implementării proiectelor de Nivel 1 și 2, sunt necesare lucrări suplimentare de îmbunătățire a infrastructurii de la nivel local. Locațiile relevante pentru proiectele de variantă de ocolire au fost stabilite în funcție de tipul și volumul de trafic de „trecere”, precum și în funcție de dimensiunile localităților. Pentru Regiunea Sud-Est sunt recomandate 4 proiecte de **variantă de ocolire**, care fac parte din rețeaua de Nivel 3: Adjud, Focșani, Buzău, Râmnicu-Sărat.

Drumul expres Constanța-Tulcea-Brăila (inclusiv Podul Brăila)

Obiectivul operațional specific este de a aduce îmbunătățiri în ceea ce privește viteza de călătorie între Constanța și Tulcea, îmbunătățind astfel și conectivitatea la nivel regional. Pe acest coridor timpii de călătorie sunt mari, viteza medie înregistrată pe acest traseu fiind de aproximativ 71 km/h. Cea mai mare parte a infrastructurii pe acest coridor are o stare tehnică defavorabilă– 60% din traseu este la standard de drum cu o singură bandă de circulație pe sens.

Traseul leagă nodurile Constanța, Tulcea și Brăila de rețeaua TEN-T.

Figura 2.5.18

Traseul drumului expres Drumul expres Constanța-Tulcea-Brăila (inclusiv Podul Brăila)



Sursa: site Ministerul Transportului și Infrastructurii

Urmare a implementării acestui proiect Viteza medie înregistrată pe traseu crește până la 90 km/h. Timpii de călătorie pe durata orelor de vârf scad cu 28%.

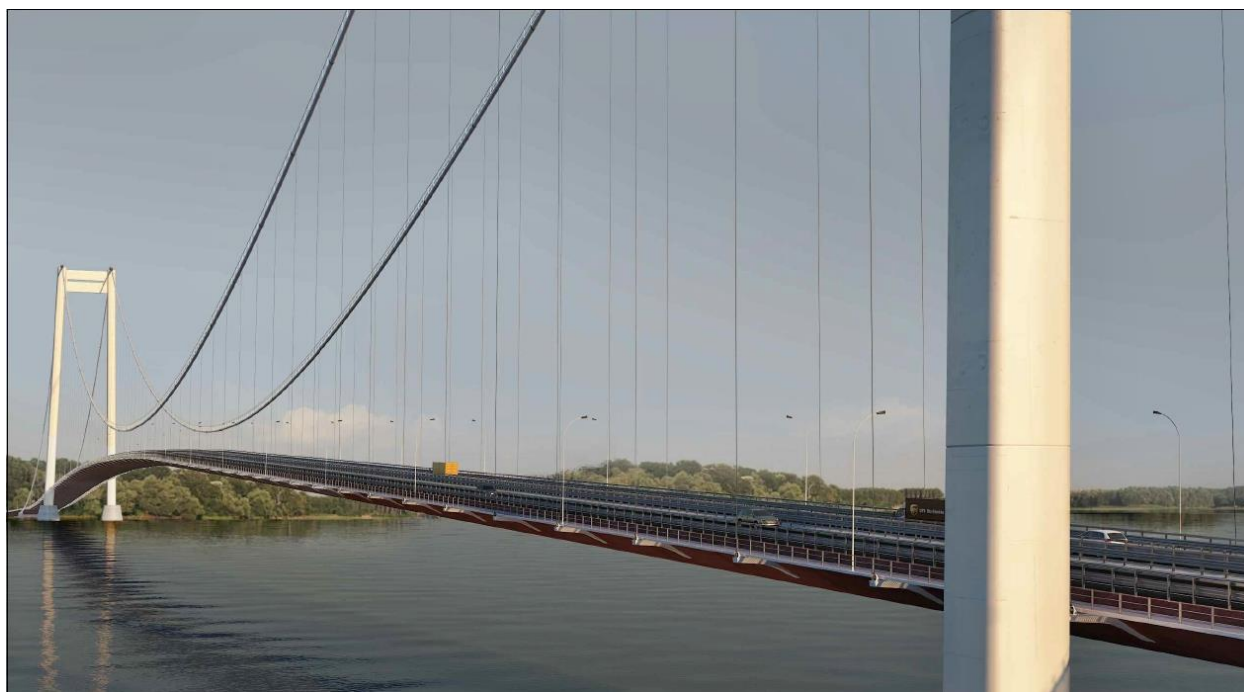
Proiectul pentru drumul expres Constanța-Tulcea-Brăila (ce include Podul Brăila) va fi implementat după 2030, în cazul ambelor scenarii de implementare.

Pod suspendat peste Dunăre, în zona Brăila

Catalogată de CNAIR în calitate de beneficiar drept „cea mai complexă lucrare de infrastructură din ultimii 27 de ani”, Podul de la Brăila a fost contractat în ianuarie 2018. Podul peste Dunăre de la Brăila va fi cel mai lung pod suspendat din România și al 3-lea din Europa. De asemenea, podul suspendat va fi cea mai înaltă construcție din România și cea mai scumpă lucrare de infrastructură realizată în ultimii 30 de ani în țara noastră. Proiectul va construi un pod, un drum principal și un drum de legătură, îmbunătățind astfel legăturile de transport de la Marea Neagră spre nord-estul României.

Figura 2.5.19

Schița Podului suspendat peste Dunăre



Sursa: Foto: Hotnews

Studiul de Fezabilitate revizuit în 2016, *randări și schițe*

Podul suspendat peste Dunare este cuprins în Master Planul General de Transport al României și face parte din categoria proiectelor de tip ITI finanțabile din POIM 2014 - 2020, Axa Prioritară 2 "Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient", Obiectivul Specific 2.1 Creșterea mobilității pe rețeaua rutieră TEN-T.

Acest proiect, care face parte din rețeaua transeuropeană de transport, va îmbunătăți legătura dintre nordul țării, orașul Tulcea, Delta Dunării și portul Constanța din sud. În prezent, conexiunea se poate face prin podul Giurgeni-Vadul Oii (aflat la 88 km la sud de Brăila) sau cu bacul de la Brăila și Galați. În prezent trecerea de pe un mal pe altul al Dunării în zona Brăila/Galați se realizează numai pe apă cu bacul. Romnav, asigură traversarea Dunării cu bacul în zona Brăila – Smardan, iar Navrom Bac S.R.L. asigură traversarea Dunării cu bacul pentru vehicule, mașini de mare tonaj, pasageri între Galați și localitatea IC Brătianu din Județul Tulcea.

Pe timp de iarnă în situația când Dunărea îngheață, primăvara când curg sloiuri și ori de câte ori este ceață sau furtună, traversarea practic se întrerupe, legătura cu Dobrogea atât a zonei Brăila, Galați cât și a întregii Moldove trebuie să se facă pe la podul Giurgeni – Vadul Oii cu un spor de distanță de parcurs de 133 km pentru relația Tulcea și de 56 km pentru relația Constanța.¹²

Noul pod va oferi o alternativă mai rapidă, durata traseului scăzând cu aproximativ 50 de minute. Proiectul ar trebui finalizat până la sfârșitul anului 2023, anunță Comisia Europeană.¹³

Realizarea podului suspendat are o importanță locală prin realizarea conexiunii între județele Brăila și Tulcea cât și o importanță internațională prin realizarea conexiunii Regiunii Sud-Est cu coridorul trans-European IV și coridorul pan-European.

¹² Hotărâre a Guvernului pentru aprobarea indicatorilor tehnico - economici aferenți obiectivului de investiții „Pod suspendat peste Dunare în zona Brăila”, județele Brăila și Tulcea

¹³ https://ec.europa.eu/romania/news/20190902_363_milioane_euro_calatorii_rapide_dunare_alte_tari_ro

Schița Podului suspendat peste Dunăre

Sursa: Foto: Hotnews

Studiul de Fezabilitate revizuit în 2016, *randări și schițe*

Țintele principale ale proiectului sunt:

1. *Construcția podului rutier suspendat peste fluviul Dunărea în zona Brăila, cu 4 benzi de circulație cu o lungime de 1.974,30 m;*

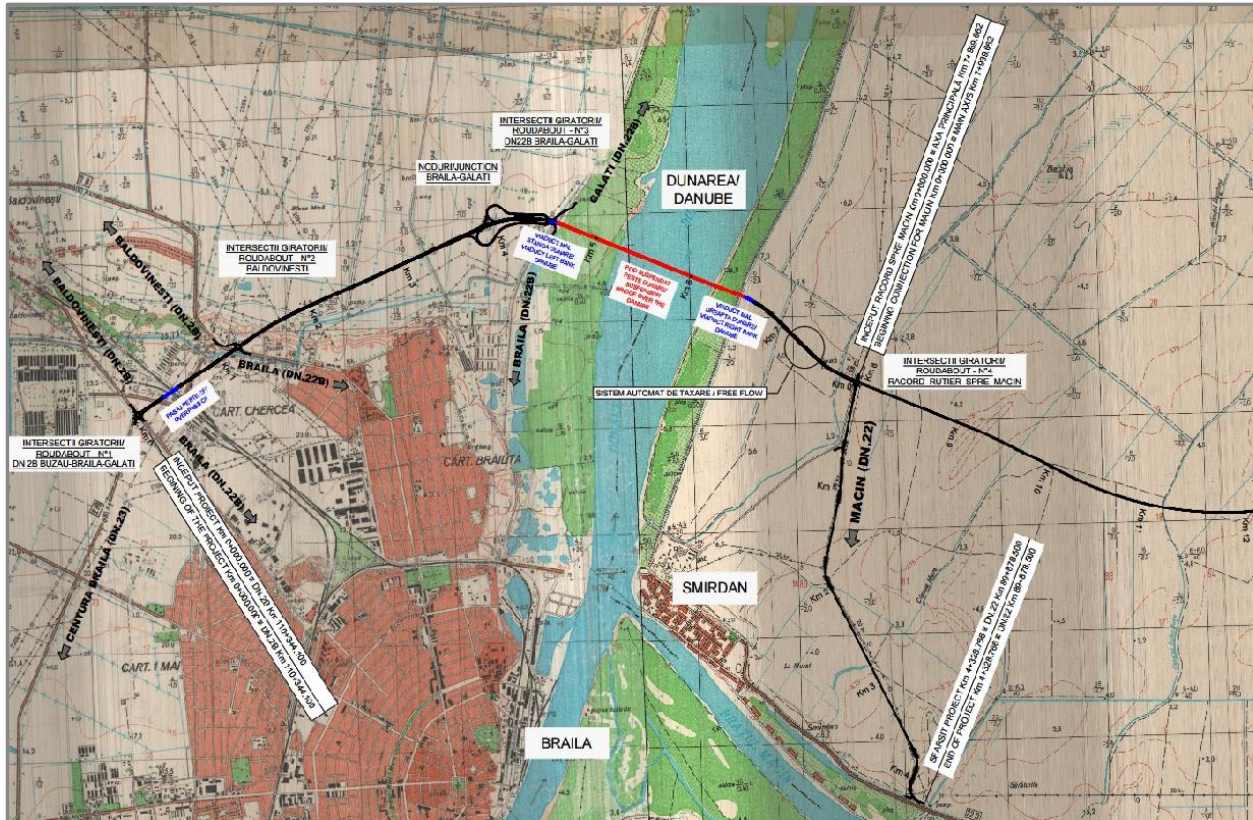
2. *Construcția drumului între Brăila și Jijila, va avea o lungime de 19,095 Km si va fi prevazut cu doua benzi de circulatie pe sens, benzi de incadrare, acostamente, zona mediana si zona de parapete, pana la km 7+940. Traseul include o ramificatie pe directia Sud, pana la intersectia cu drumul existent Smardan - Macin (DN22).*

3. *Construcția unui drum de legătură cu localitatea Măcin, cu o lungime de 4,350 km de 2x1; Drumul de legatura cu DN22 Smardan – Macin cu o lungime de 4,328 km, va fi prevazut cu o banda de circulatie pe sens. Drumul de legatura urmeaza sa porneasca de la km 7+940 al drumului principal (Braila- Jijila) si se va intersecta cu DN22 Smardan-Macin.*

De o parte și de alta a Dunării vor fi construite două viaducte de acces în lungime de câte 110 metri, care se vor adauga lungimii podului suspendat, iar lungimea totală a podului suspendat va avea aproximativ doi kilometri.

Figura 2.5.21

Desen din proiectul podului



Sursa: Foto: Romania Insider

Lățimea totală a podului va fi de 31,70 metri. Calea pe pod va avea 22,00 metri și va fi alcatuită din 4 benzi de circulație de câte 3,50 m lățime fiecare, 4 benzi de încadrare de cate 0,5 m lățime, două acostamente de 1,50 m lațime și o zona mediană cu lățimea de 3,00 m.

La acestea se adaugă, de o parte și de alta, 2 benzi adiționale pentru trafic pietonal, biciclete și întreținere, trotuarele având de cate 2,80 m fiecare.

Infrastructura de transport de înaltă calitate și legăturile de transport mai bune vor contribui la dezvoltarea regională a Dobrogei, vor crea condiții pentru creștere economică durabilă în regiune și vor îmbunătăți competitivitatea economică a României prin asigurarea mobilității și a conectivității interregionale.

Noua infrastructură va deservi creșterea preconizată a transportului internațional și local de pasageri și bunuri. Condițiile de tranzit ale traficului internațional spre Bulgaria și Turcia se vor îmbunătăți prin reducerea timpilor de călătorie și a costurilor operaționale ale vehiculelor. Timpii de călătorie se vor reduce cu aproximativ 49 de minute (aproximativ 79 %).

Cetățenii din regiunea Dobrogea vor beneficia de dezvoltarea economică a zonei grație fluxurilor comerciale îmbunătățite, locurilor de muncă temporare noi și oportunităților de dezvoltare profesională legate de lucrările de construcție.

Utilizatorii drumurilor vor beneficia de condiții de călătorie mai sigure și mai confortabile. Locuitorii din zona drumului existent vor beneficia de îmbunătățirea calității aerului și de reducerea poluării fonice. Traficul de tranzit va fi direcționat departe de zonele urbane. Construcția unui drum nou va crea perturbări de trafic temporare și poluare fonică și atmosferică.¹⁴

În cadrul Programului Operațional Regional 2007-2013 (POR 2007-2013), în Regiunea Sud-Est, au fost reabilitate și modernizate, o parte a rețelei de drumuri județene, străzi urbane din fiecare județ al regiunii. La începutul anului 2016 erau **17 proiecte** contractate pe Axa prioritară 2 " Îmbunătățirea infrastructurii de transport regionale și locale", Domeniul major de intervenție 2.1 " Reabilitarea și modernizarea rețelei de drumuri județene, străzi urbane inclusiv construcția/reabilitarea șoselelor de centură ".



Inițiativă locală. Dezvoltare regională.

La nivelul Regiunii de Dezvoltare Sud-Est, gradul de utilizare din valoarea alocată la nivel Regional a celor 17 proiecte finalizate respectiv în implementare, reprezenta 139,1%, respectiv 600,5 mil. lei valoarea solicitată a proiectelor contractate.

¹⁴ c.europa.eu/regional_policy/ro/projects/Romania/new-bridge-road-and-railway-passage-over-the-danube-in-braila-tulcea-counties-romania

Pentru fluidizarea traficului și asigurarea legăturii unor zone rurale cu rețeaua de drumuri naționale, au fost reabilitate o serie de **drumuri județene** concretizate în **11 proiecte**.

- În județul **Brăila** a fost finanțat **un proiect** de drum județean, DJ 211A-DJ 212, care asigură legătura dintre localitățile Viziru-Cuza-Voda-Mihai Bravu.
- În județul **Buzău** au fost finanțate **2 proiecte** de drumuri județene care asigură legătura dintre localitățile situate în vestul județului cu municipiul Buzău, respectiv DJ 100 H (tronsonul DN10-Vernești-Grajdana-Tisau), DJ 203C, DJ 203G (2 tronsoane), DJ205 și DJ 100H care asigură legătura între municipiul Buzău și localitatea Buda.
- În județul **Constanța**, au fost finanțate **2 proiecte** de drumuri județene care asigură legătura între localitățile situate în estul județului Nazarcea - Ovidiu, DJ 228 și DJ 383 care face legătura între Techirghiol și Eforie Nord (proiectul cuprinzând și reabilitarea rețelei de apă)
- În județul **Galați** au fost finanțate **2 proiecte** de drumuri județene care asigură legătura dintre localitățile situate în nordul județului cu municipiul Galați, respectiv DJ 253 Galați-Cudalbi – Baleni și DJ 251 care asigură legătura între municipiile Galați și Tecuci, traversând mai multe sate și comune.
- În județul **Tulcea**, au fost finanțate **2 proiecte** de drumuri județene, DJ 222C, DJ 229K, DJ229L, DJ229M care asigură legătura dintre municipiul Tulcea și localitățile Deltei, precum și DJ 229, DJ 229A, DJ 229C, DJ 229D, DJ 229E, DJ 229F care asigură accesul către mănăstirile tulcene.
- În județul **Vrancea**, au fost finanțate **2 proiecte** de drumuri județene, DJ 204 E care asigură legătura dintre localitățile Mărășești și Panciu, precum și DJ 205R între localitățile Cotești-Poiana Cristei.

Alte **2 proiecte** de reabilitare drumuri județene, au fost finanțate în județul Constanța, prin POR 2007-2013, în cadrul Axei prioritare 1 ”Sprijinirea dezvoltării durabile a orașelor – potențiali poli de creștere”: DJ 228A Ovidiu-Poarta Albă și DJ 226 cu DJ 226C, Lumina-Năvodari.

**Lista proiectelor implementate în cadrul POR 2007-2013 în Regiunea Sud-Est privind
infrastructura de drumuri județene**

Județ	Nr. km DJ la nivelul județului	Nr. km DJ Reabilitați	Fonduri cheltuite/ Contractate din POR 2007-2013 (LEI)
BRĂILA	604	28,14 DJ 211 A, 212	64.799.496,88
BUZĂU	958	72,99 DJ 203C, 203G, 205, 100H	112.423.346,64
CONSTANȚA	870	57,23 DJ 228A + 228 + 226C+226 + 383	139.157.216,28
GALAȚI	791	40,71 DJ 251 + 253	75.300.867,88
TULCEA	630	89,04 DJ 222C, 229K, 229L+ 229M ,229, 229A, 229C, 229D, 229E, 229F	124.796.941,84
VRANCEA	728	25,89 DJ 204E + 205R	54.449.212,47
TOTAL	4.581	314	570.927.081,99

Sursa: Calcule realizate de ADR SE

POR 2007-2013 a finanțat în Regiunea Sud-Est un număr de **6 proiecte** de reabilitare a străzilor urbane, după cum urmează:

- ✓ 2 artere importante de circulație în municipiul **Brăila**: Bulevardul Dorobanților și Strada Griviței
- ✓ în municipiul **Galați** – strada Basarabiei
- ✓ în municipiul **Tulcea** – o șosea care asigură conectarea zonei de est a municipiului cu zona centrală

- ✓ în municipiul Medgidia o artera importantă de circulație care va fluidiza semnificativ traficul în municipiu, precum și modernizarea unor drumuri în localitatea Techighiol – jud **Constanța**, care vor facilita accesul către stațiune.

Din cele 17 proiecte finanțate din axa 2.1 Infrastructura rutieră, POR 2007- 2013 a finanțat în Regiunea Sud-Est, pentru creșterea gradului de accesibilitate în zonele turistice, 3 proiecte, respectiv:

- 2 proiecte prin care s-a realizat reabilitarea de secțiuni de drumuri județene în județul Tulcea, respectiv: Tulcea – Murighiol- Dunavăț și Tulcea –Niculițel.
- Reabilitarea unei secțiuni de drum județean din județul Buzău, care asigură legătura dintre municipiul Buzău și o zonă turistică desosebita din munții Buzăului, spre comuna Merei.

Programul Operațional Regional 2014-2020 (POR 2014-2020), în Regiunea Sud-Est, continuă reabilitarea și modernizarea, rețelei de drumuri județene și străzi urbane din fiecare județ al regiunii. POR 2014-2020 asigură, în cadrul axelor prioritare propuse, corelarea consolidată între dezvoltarea regională, abordarea teritorială și intervențiile specifice, prioritățile de investiții selectate și obiectivele lor specifice concentrând investițiile propuse în scopul maximizării rezultatelor așteptate.



În luna decembrie 2021 erau **14 proiecte** contractate/în implementare pe Axa prioritară 6 "*Îmbunătățirea infrastructurii rutiere de importanță regională*", prioritatea de investiții 6.1 *Stimularea mobilității regionale prin conectarea nodurilor secundare și terțiare la infrastructura TEN-T, inclusiv a nodurilor multimodale și 6.1 nefinalizate.*

Gradul de utilizare din valoarea totală a celor 14 proiecte în implementare la nivel Regional, reprezenta 96,75%, respectiv 1.009,95 mil. lei valoarea solicitată a proiectelor contractate.

Astfel:

- În județul **Brăila** a fost finanțat *un proiect* de drumuri județene, DJ 202A-DJ 221- DJ211, care asigură legătura dintre localitățile Gulianca-Ianca-Viziru.
- În județul **Buzău** au fost finanțate *3 proiecte* de drumuri județene care asigură legătura dintre localitățile situate în nordul județului, respectiv DJ 203 H (limita jud.Vrancea-Buda), DJ 203K, (2 tronsoane).
- În județul **Constanța**, a fost finanțat *1 proiect* de drum județean care asigură legătura între localitățile situate în vestul județului, Cernavodă – Ion Corvin, DJ 223.
- În județul **Galați** au fost finanțate *3 proiecte* de drumuri județene care asigură legătura dintre localitățile situate în vestul județului, respectiv DJ 252 Buciumeni – Barcea, DJ 242 care asigura legătura între localitățile din estul jud. Galați traversand mai multe sate si comune și DJ 251 care face legătura între municipiul Galți și centrul județului.
- În județul **Tulcea**, au fost finanțate *2 proiecte* de drumuri județene, DJ 229, care asigură legătura rețelei TEN-T cu vestul județului, precum și DJ 222B care asigură accesul către centrul județului.
- În județul **Vrancea**, au fost finanțate *4 proiecte* de drumuri județene, DJ 205 B care asigură legătura dintre localitățile Dumbrăveni și Odobești, traversand mai multe sate si comune, DJ 202E județul Buzău și localitățile din sudul județului traversând rețeaua TEN-T, 205C care leagă municipiul Focșani cu centrul județului și 205R care face legătura dintre localitățile Gologanu și Cotești, traversând rețeaua TEN-T.

Tabel 2.5.6

**Lista proiectelor implementate în cadrul POR 2014-2020 în Regiunea Sud-Est privind
infrastructura de drumuri județene**

Județ	Nr. km DJ la nivelul județului	Nr. km DJ Reabilitați	Fonduri cheltuite/ Contractate din POR 2014-2020 (mil LEI)
BRĂILA	604	61,18 DJ 202 A, 221, 211	90,65
BUZĂU	951	84,5 DJ 203K 203H	213,77
CONSTANȚA	889	37,3	152,21

		DJ 223	
GALAȚI	804	80,2 DJ 252, 242, 251	176,58
TULCEA	634	76,92 DJ 229, 222B	147,2
VRANCEA	730	84,38 DJ 205B, 202E, 205C, 205R	229,54
TOTAL	4.612	424,48	1.009,95

Sursa: Calcule realizate de ADR SE

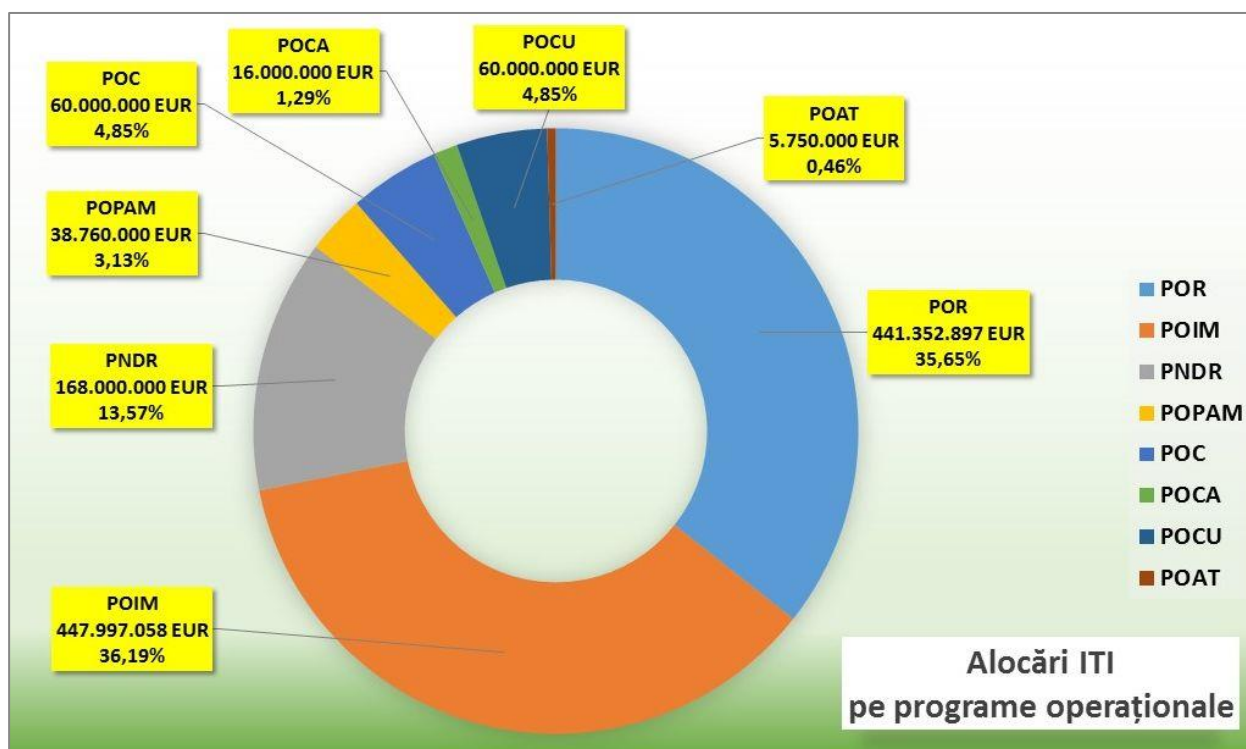
POR 2014-2020 a finanțat în Regiunea Sud-Est un număr de **15 proiecte** de reabilitare a infrastructurii rutiere urbane, modernizarea transportului public prin refacerea căii de rulare și realizare piste de biciclete după cum urmează:

- ✓ 4 artere importante de circulație în municipiul **Brăila**: Parcul Monument-Radu Negru, Bulevardul Independenței, Șoseaua Baldovinești, Calea Galați.
- ✓ În municipiul **Buzău** – piste de biciclete plus infrastructură de transport public iar în Municipiul Rm Sărat va fi refăcută infrastructura de transport public.
- ✓ în municipiul Mangalia se va finanța mobilitatea urbană durabilă care va fluidiza semnificativ traficul, iar în municipiul **Constanța**, se va finanța legătura Gării CFR cu Stațiunea Mamaia, zona centrală a municipiului Constanța dar și artera care face legătura între Bd. 1 mai și Șoseaua Mangaliei.
- ✓ în municipiul **Galați** – strada Traian, Siderurgistilor și 1 Decembrie, Traian Vuia, Henri Conadă, Bld. George Coșbuc.
- ✓ în municipiul **Focșani** se va moderniza infrastructura de transport la nivelul municipiului dezvoltând totodată și rețeaua de piste de biciclete iar orașul Odobești își va îmbunătăți infrastructura de transport public urban.

În cadrul *Acordului de parteneriat 2014-2020*, au fost prevăzute mecanisme pentru asigurarea unei abordări integrate în utilizarea fondurilor ESI pentru dezvoltarea teritorială a anumitor zone subregionale specifice. România folosește cu prioritate instrumentul **Investiții teritoriale integrate (ITI) în Rezervația Biosferei Delta Dunării** și zonele limitrofe ale acesteia (*Regiunea*

Delta Dunării)¹⁵, cu orizont 2030, (un teritoriu unic cu caracteristici foarte specifice: populație rară și izolată, specializare și vulnerabilitate economică, acces nesatisfăcător la servicii etc.); ITI a fost singura Investiție Teritorială Integrată ce s-a implementat în România în perioada de programare 2014-2020. Elaborarea Strategiei Integrate de Dezvoltare Durabilă a Deltei Dunării pentru această zonă a fost realizată cu ajutorul Băncii Mondiale și al autorităților locale competente; strategia este implementată prin planul de acțiune elaborat în cadrul acesteia, și include intervențiile propuse și mecanismele de implementare, cu utilizarea tuturor fondurilor ESI.

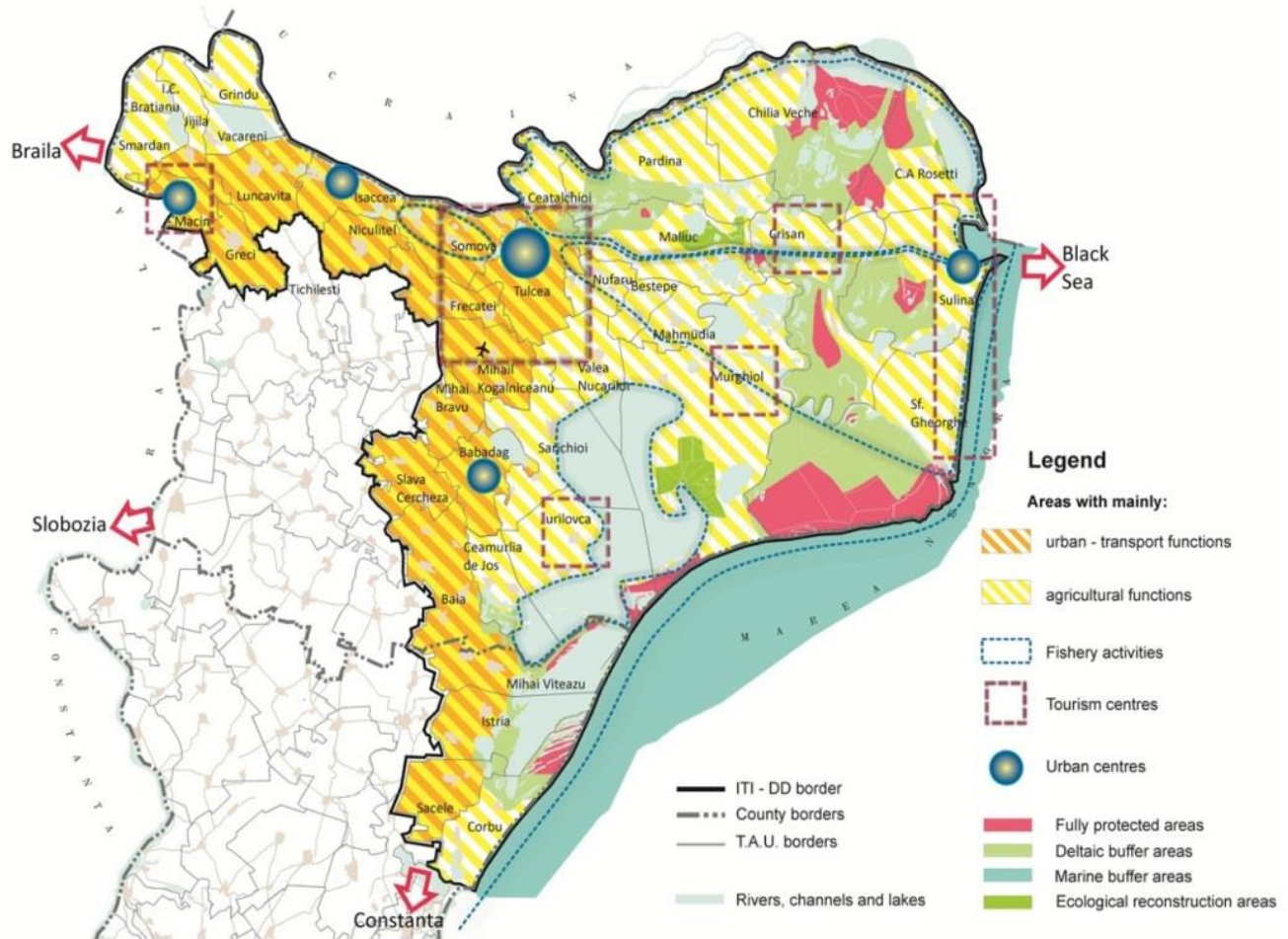
Figura 2.5.18



Sursa: <http://www.itideltadunarii.com/finantare>

¹⁵ Delta Dunării (DD) este zona la care se face referire ca: Rezervația Biosferei Deltei Dunării (RBDD). Aceasta acoperă: (i) inima Deltei (zona cuprinsă între brațele Sf. Gheorghe și Chilia ale fluviului Dunărea);(ii)complexul lagunar Razim-Sinoe- Babadag cu zonele limitrofe; și (iii)zona de-a lungul fluviului Dunărea, la vest de orașul Tulcea, spre Galați. Zona studiată - denumită Regiunea Deltei Dunării-acoperă RBDD și zonele sale limitrofe; zona studiată cuprinde municipiul Tulcea, patru orașe (Babadag, Isaccea, Măcin și Sulina) și treizeci și două de comune (numărul total de comune din județul Tulcea este de 46). Patru comune (Corbu, Istria, Mihai Viteazu și Săcele) care fac parte din unitatea administrativ-teritorială a județului Constanța, toate cele patru fiind limitrofe complexului lagunar Razim-Sinoe. A se vedea Anexa I pentru hărți.

Structura actuală de funcționare a regiunii Delta Dunării



Sursa: Strategia de Dezvoltare Durabilă Integrată în Delta Dunării (2030)

Strategia este structurată pe cinci piloni, ce au reieșit din obiectivele strategice:

Pilonul I: Protejarea bunurilor naturale și a resurselor naturale

Exemple de interventii: modelarea hidrologică; decolmatare; restaurarea ecologică; dragare; protecția împotriva inundațiilor; semnalizare; inițiative legate de eficiența energetică; sistem de monitorizare; și consolidare instituțională.

Pilonul II: Sprijinirea economiei

Exemple de intervenții: infrastructură pentru vizitatori; eforturi de cosmetizare; granturi mici; formare turistică; organizarea managementului destinației; infrastructura rurală; susținerea modernizării infrastructurii în agricultură; susținerea acvaculturii, a pescuitului sportiv, și procesare la scară mică a peștelui (conservare, afumare).

Pilon III: Îmbunătățirea conectivității

Exemple de intervenții: modernizarea drumurilor (de legătură între Constanța-Tulcea-Măcin-Brăila; și diferite drumuri județene); modernizarea portului și aeroportului din Tulcea; îmbunătățirea transportului pe căi navigabile; sporirea accesului la internet cu bandă largă.

Pilon IV: Asigurarea serviciilor publice

Exemple de acțiune: reabilitarea sistemelor de alimentare cu apă; colectarea și epurarea apelor reziduale, la costuri mici; îmbunătățirea sistemului de gestionare a deșeurilor, cu susținerea separării/selectării deșeurilor; îmbunătățirea gradului de acces și a capacității de răspuns în sectorul sănătății; telemedicina; susținerea educației pe tot parcursul vieții, crearea legăturilor între școlile vocaționale și piețele de muncă și a educației și îngrijirii preșcolare; învățământul la distanță.

Pilon V: Promovarea eficienței, accesibilității și sustenabilității

Exemple de intervenții: asistență tehnică pentru îmbunătățirea capacității administrative, asistență tehnică pentru managementul programului, crearea subvențiilor pe gospodării.

Prin intermediul POR 2014-2020 - ITI sunt implementate o serie de proiecte aferente pilonilor din strategie. Numărul acestora în luna decembrie 2021 era de 439 însumând 48,03 milioane lei.

Pentru creșterea mobilității în interiorul Deltei este necesară reabilitarea legăturilor rutiere existente între localitățile din această zonă. Lungimea rețelei de drumuri din județul Tulcea este de 1.331 km, dintre care 327 km sunt drumuri naționale, iar 1.004 km sunt drumuri județene și comunale. Doar 40% dintre aceste drumuri sunt modernizate.

Prin intermediul priorității de investiții 6.1 Drumuri județene ITI din POR 2014-2020, au fost reabilitate și modernizate 6 drumuri județene în teritoriul ITI care fac legătura între localitățile Deltei dar și localități din județul Constanța totalizând un număr de 133,65 km.

Strategia UE pentru regiunea Dunării (SUERD).¹⁶ reprezintă un instrument comunitar de cooperare macro-regională al statelor riverane Dunării, destinat dezvoltării economice și sociale a macro-regiunii dunărene, prin consolidarea implementării în regiune a politicilor și legislației UE. Ea se adresează autorităților publice locale și regionale și răspunde nevoilor de dezvoltare ale acestora.

În cadrul acestei strategii sunt eligibile 12 județe: Caraș Severin, Mehedinți, Dolj, Olt, Teleorman, Giurgiu, Călărași, Ialomița, **Brăila, Galați, Tulcea și Constanța.**

Strategia este structurată pe **patru mari obiective (piloni) cu arii specifice de acțiune.** Fiecărui obiectiv al Strategiei îi corespund domenii specifice de acțiune, grupate pe 11 arii prioritare, fiecare arie prioritară fiind coordonată de câte 2 state/landuri din regiune.

Pilonul I: Interconectarea regiunii Dunării;

1. Îmbunătățirea mobilității și a multimodalității;

- căi navigabile interioare;
- legături rutiere, feroviare și aeriene

2. Încurajarea energiilor durabile;

3. Promovarea culturii și a turismului, a contactelor directe între oameni;

Pilonul II: Protejarea mediului în regiunea Dunării;

4. Restaurarea și întreținerea calității apelor;

5. Gestionarea riscurilor de mediu;

6. Conservarea biodiversității, a peisajelor și a calității aerului și solurilor;

Pilonul III: Creșterea prosperității în regiunea Dunării;

7. Dezvoltarea societății bazate pe cunoaștere prin cercetare, educație și tehnologii ale informației;

8. Sprijinirea competitivității întreprinderilor, inclusiv dezvoltarea clusterelor;

9. Investiția în oameni și competențe

Pilonul VI: Consolidarea regiunii Dunării.

10. Ameliorarea capacității instituționale și a cooperării;

11. Conlucrarea în vederea promovării securității și pentru soluționarea problemelor legate de criminalitatea organizată și de infracțiunile grave.

¹⁶ Acordul de parteneriat 2014-2020

Harta 2.5.7



Sursa: ADR SE

Finanțarea SUERD prin POR 2014-2020:

Prin intermediul POR 2014-2020 sunt implementate o serie de proiecte aferente pilonilor din strategie. Numărul acestora în luna decembrie 2021 era de 41 însumând 562,26 milioane lei.

Fluviul Dunărea este el însuși un important coridor TEN-T. Cu toate acestea, este utilizat mult sub capacitatea existentă. Volumul de marfă transportată pe Dunăre reprezintă numai 10-20% din cel transportat pe Rin. Deoarece transportul pe căi navigabile interioare are importante beneficii de mediu și eficiență, potențialul său trebuie exploatat în mod durabil. Sunt în mod special necesare o mai mare intermodalitate, o mai bună interconectare cu alte bazine fluviale, precum și modernizarea și extinderea infrastructurii în nodurile de transport, cum ar fi porturile interioare.¹⁷

¹⁷ http://www.adrse.ro/Documente/Planificare/PDR/2014/SUERD_Strategia.pdf

Pentru creșterea mobilității în regiunea Dunării este necesară și reabilitarea legăturilor rutiere existente de-a lungul Dunării.

Prin intermediul priorității de investiții 6.1 - Drumuri județene SUERD din POR 2014-2020, au fost reabilitate și modernizate 7 drumuri județene în regiunea Dunării care asigură conexiuni bune pentru regiunea Dunării, fie acestea interne sau cu alte regiuni din Europa sau din lume., totalizând un număr de 157,84 km.

1.1.6 Perioada de programare 2021-2027

Politica de coeziune continuă investițiile în toate regiunile, pe baza a 3 categorii (mai puțin dezvoltate, în tranziție, mai dezvoltate). Metoda de alocare a fondurilor se bazează încă, în mare măsură, pe PIB-ul pe cap de locuitor. Se introduc noi criterii (șomajul în rândul tinerilor, nivel scăzut de educație, schimbări climatice și primirea și integrarea migranților), pentru a reflecta mai bine realitatea de pe teren. Regiunile ultraperiferice vor beneficia în continuare de sprijin special de la UE. Politica de coeziune continuă să sprijine strategiile de dezvoltare conduse la nivel local și să autonomizeze gestionarea fondurilor de către autoritățile locale. Crește și dimensiunea urbană a politicii de coeziune, prin alocarea a 6 % din FEDR dezvoltării urbane durabile și printr-un nou program de colaborare în rețea și de consolidare a capacităților dedicat autorităților urbane, sub denumirea Inițiativa urbană europeană.

Investițiile în dezvoltare regională se vor axa mai ales pe obiectivele de politică 1 și 2. Acestor priorități li se vor aloca 65 % - 85 % din resursele FEDR și ale Fondului de coeziune, în funcție de prosperitatea relativă a statelor membre.

Investițiile UE se vor axa pe cinci priorități investiționale:

- ✓ **O Europă mai inteligentă**, prin inovare, digitalizare, transformare economică și sprijinirea întreprinderilor mici și mijlocii
- ✓ **O Europă mai verde**, fără emisii de carbon, punerea în aplicare a Acordului de la Paris și investiții în tranziția energetică, energia din surse regenerabile și combaterea schimbărilor climatice
- ✓ **O Europă conectată**, cu rețele strategice de transport și digitale

- ✓ **O Europă mai socială**, pentru realizarea pilonului european al drepturilor sociale și sprijinirea calității locurilor de muncă, a învățământului, a competențelor, a incluziunii sociale și a accesului egal la sistemul de sănătate
- ✓ **O Europă mai apropiată de cetățenii săi**, prin sprijinirea strategiilor de dezvoltare conduse la nivel local și a dezvoltării urbane durabile în UE.

În perioada de programare 2021-2027, România va folosi în continuare instrumentul Investiții teritoriale integrate (ITI) în **Rezervația Biosferei Delta Dunării** și zonele limitrofe ale acesteia (Regiunea Delta Dunării)¹⁸, cu orizont 2030 precum și **Strategia UE pentru regiunea Dunării (SUERD)** ¹⁹ instrumentul comunitar de cooperare macro-regională al statelor riverane Dunării, destinat dezvoltării economice și sociale a macro-regiunii dunărene, prin consolidarea implementării în regiune a politicilor și legislației UE.

PR SE 2021-2027 își propune să asigure continuitatea viziunii strategice privind dezvoltarea regională în România, completând și dezvoltând direcțiile și prioritățile de dezvoltare regională conținute în strategiile naționale/regionale și implementate prin POR 2014–2020 și alte programe naționale. Concluziile evaluării intermediare a POR 2014–2020 confirmă că nevoile de dezvoltare identificate în perioada anterioară de programare, nu numai că rămân actuale, dar chiar au fost amplificate de impactul contextului economico-social actual ce a afectat profund economia și societatea românească, cu implicații majore asupra nivelului de creștere economică, ocupării, mediului de afaceri, educației, turismului și, inevitabil, asupra nivelului de trai al populației.

PR SE 2021-2027 asigură, în cadrul **axelor prioritare** propuse, corelarea consolidată între dezvoltarea regională, abordarea teritorială și intervențiile specifice, prioritățile de investiții selectate și obiectivele lor specifice concentrând investițiile propuse în scopul maximizării rezultatelor așteptate.

- **Prioritatea 1** - O regiune competitivă prin inovare, digitalizare, întreprinderi dinamice și smart city

¹⁸Delta Dunării (DD) este zona la care se face referire ca: Rezervația Biosferei Deltei Dunării (RBDD). Aceasta acoperă: (i) inima Deltei (zona cuprinsă între brațele Sf. Gheorghe și Chilia ale fluviului Dunărea);(ii)complexul lagunar Razim-Sinoe- Babadag cu zonele limitrofe; și (iii)zona de-a lungul fluviului Dunărea, la vest de orașul Tulcea, spre Galați. Zona studiată - denumită Regiunea Deltei Dunării-acoperă RBDD și zonele sale limitrofe; zona studiată cuprinde municipiul Tulcea, patru orașe (Babadag, Isaccea, Măcin și Sulina) și treizeci și două de comune (numărul total de comune din județul Tulcea este de 46). Patru comune (Corbu, Istria, Mihai Viteazu și Săcele) care fac parte din unitatea administrativ-teritorială a județului Constanța, toate cele patru fiind limitrofe complexului lagunar Razim-Sinoe. A se vedea Anexa I pentru hărți.

¹⁹ *Acordul de parteneriat 2014-2020*

- **Prioritatea 2** - O regiune cu localități prietenoase cu mediul și mai rezilientă la riscuri
- **Prioritatea 3** - O regiune cu emisii de carbon reduse
- **Prioritatea 4** - O regiune accesibilă
- **Prioritatea 5** - O regiune educată
- **Prioritatea 6** - O regiune atractivă

Prin POR SE 2021-2027, investițiile în dezvoltarea și modernizarea infrastructurii de transport regionale corelate cu Master Planul General de Transport al României, urmăresc să continue eforturile din perioadele anterioare de programare pentru dezvoltarea și modernizarea infrastructurii de transport regională, contribuind în continuare la creșterea mobilității (populației și a bunurilor), îmbunătățirea multimodalității, reducerea costurilor de transport de mărfuri și călători, și creșterea siguranței traficului. Această abordare strategică va fi implementată la nivelul Regiunii de Dezvoltare Sud-Est prin prioritizarea proiectelor cu impact regional relevant. Totodată aceste proiecte vor fi corelate cu sectoarele deja modernizate din rețeaua regională de transport. Prioritizarea infrastructurii rutiere de importanță regională este evidențiată în tabelul de mai jos și va fi finanțată prin Prioritatea 4 a PR SE 2021-2027.

Tabel 2.5.7

Lista proiectelor prioritizate în cadrul PR SE 2021-2027 în Regiunea Sud-Est

Nr crt	Județ	Titlul proiectului	Nr de km	Indicativ DJ
1	BRĂILA	Rabilitare drum județean DJ 203R KM 0+000 – KM 35+530	35,16	203R
2	BUZĂU	Stimularea mobilității regionale prin modernizarea infrastructurii rutiere de transport e tronsonul Vintilă Vodă-Plaiul Nucului, județul Buzau	30,10	203K
3	CONSTANȚA	Reabilitarea și modernizarea drumurilor județene DJ 226A Tronsonul DN22/Tariverde - Cogealac și DJ 226B Tronsonul Cogealac-Gradina-Pantelimon-DN 2A/Crucea	30,00	226A și 226B
4	GALAȚI	Reabilitarea și modernizarea infrastructurii de transport regional pe tronsonul funcțional de interes județean DN 24 - DJ 251B - DJ 251A - DJ 251H - DJ251 - DJ 255A -DN25.	61,50	251B-251A - 251H-251 -255A

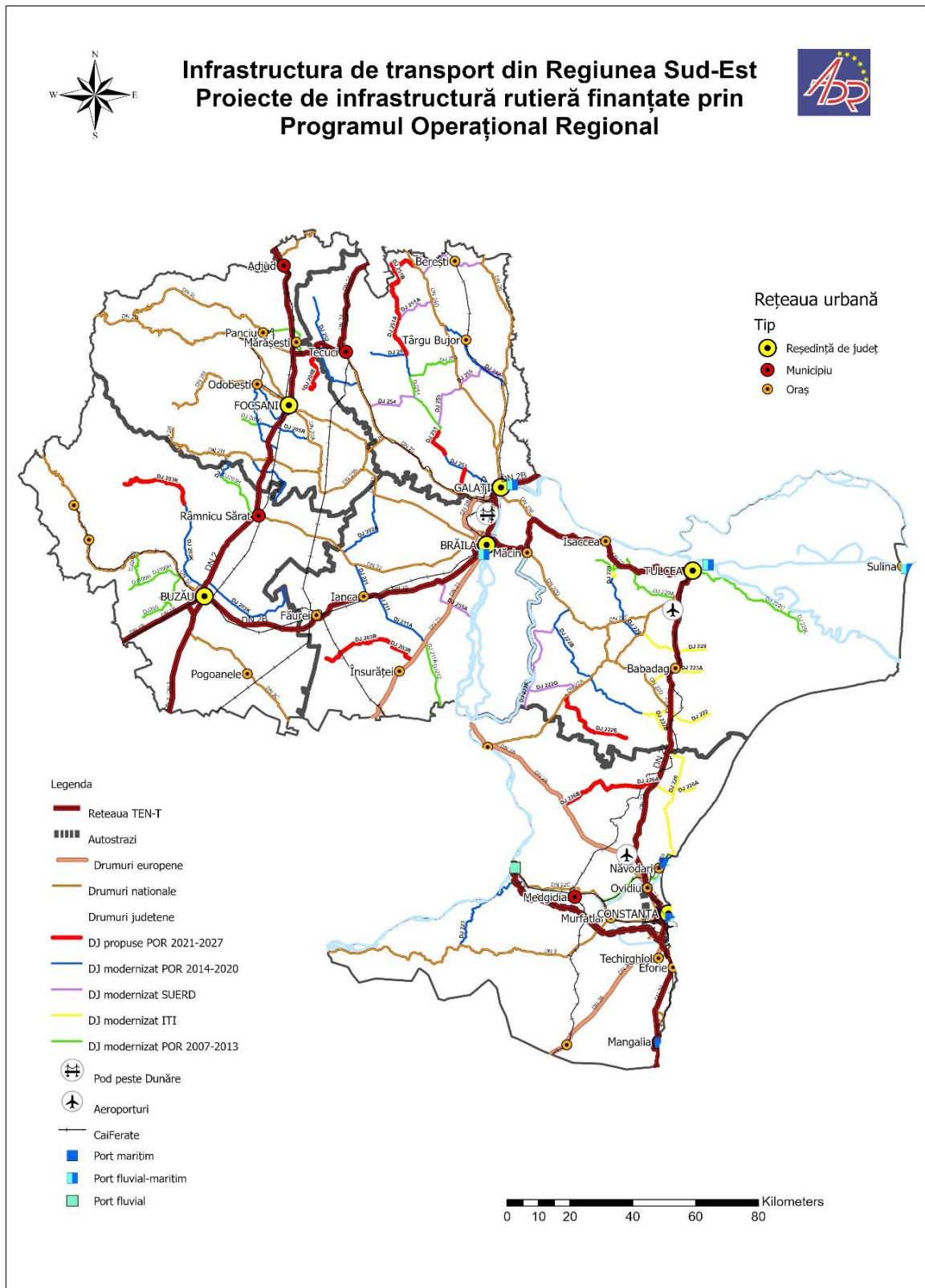
DRAFT Planul de Dezvoltare Regională Sud-Est 2021-2027

5	TULCEA	Modernizare infrastructura de transport regional pe traseul Sarighiol de Deal - Rahman	28,11	222E
6	VRANCEA	Modernizare infrastructură rutieră de drum județean DJ 204E între localitățile Mirceștii Noi- Ciușlea-Strajescu-Doagă- DN24	18,26	204E
TOTAL NR DE KM PRIORITIZATI			203,13	

Sursa: ADR SE

Finanțarea intervențiilor propuse va determina o mai bună conectivitate la nivel regional, inclusiv accesul la transportul public, rutier și feroviar, stimulând transportul intermodal.

Infrastructura rutieră județeană modernizată și reabilitată în perioada 2007-2013, 2014-2020 precum prioritizarea infrastructurii rutiere de importanță regională propusă pentru perioada 2021-2027 corelată cu investițiile din perioadele anterioare este evidențiată în harta drumurilor propuse pentru finanțare (Harta 2.5.21)



Finanțarea prin PNRR:



Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR) România urmărește obiectivele generale ale Mecanismului de Redresare și Reziliență (MRR), mecanism creat la nivelul Uniunii Europene (UE) ca instrument financiar temporar pentru a sprijini redresarea în urma crizei provocate de pandemia de COVID-19.

PNRR elaborat de România și aprobat la nivelul UE cuprinde un pachet de investiții publice și reforme care trebuie puse în aplicare până în 2026.

Alocarea totală este de 29.2 mld EURO, din care 14.24 mld EURO sub forma de granturi și 14.94 mld EUR sub forma de împrumuturi.

Pentru utilizarea instrumentului de finanțare MRR fiecare stat membru al UE trebuie să elaboreze propriul Plan de Relansare și Reziliență (PNRR) prin care își stabilește domeniile prioritare de investiții în scopul ieșirii din criză, relansării economice și creșterii capacității de reziliență. România se află în această etapă.

Planul de Relansare și Reziliență pe care România îl elaborează acum se constituie într-un Document Strategic ce stabilește prioritățile investiționale și reformele necesare pentru redresare și creștere sustenabilă, corelate tranziției verzi și digitale avute în vedere de Comisia Europeană.

Scopul Mecanismului de Redresare și Reziliență este de a oferi sprijin pentru investiții și reforme esențiale în vederea redresării sustenabile și pentru ameliorarea rezilienței economice și sociale a statelor membre UE. La finalul perioadei de investiții, economiile și societățile europene vor fi mai bine pregătite pentru provocările și oportunitățile tranzițiilor verzi și digitale.

PNRR este structurat pe toți cei 6 piloni prevăzuți de regulamentul aplicabil:

- I. Tranziția verde;**
- II. Transformarea digitală;**
- III. Creșterea inteligentă, sustenabilă și favorabilă incluziunii;**
- IV. Coeziunea socială și teritorială;**
- V. Sănătate, precum și reziliență economică, socială și instituțională;**
- VI. Politici pentru noua generație.**

În cadrul acestor 6 piloni sunt propuse spre implementare reforme și investiții în cadrul diverselor componente, precum: *transport sustenabil*/ infrastructura, sectorul energetic, sănătate, educație, managementul apei, managementul deșeurilor, păduri și protecția biodiversității, reforme sociale, turism și cultura, valul renovării (tranziția spre clădiri verzi și reziliente), transformare digitală, cercetare și inovare, etc.

Obiectivul general al PNRR al României este dezvoltarea României prin realizarea unor programe și proiecte esențiale, care să sprijine reziliența, nivelul de pregătire pentru situații de criză, capacitatea de adaptare și potențialul de creștere, prin reforme majore și investiții cheie cu fonduri din Mecanismul de Redresare și Reziliență.

PNRR al României este structurat pe 15 componente care acoperă toți cei 6 piloni prevăzuți prin Regulament.

I. Tranziția verde

1. Sistemul de management al apei
2. Împădurim România și protejăm biodiversitatea
3. Managementul deșeurilor
4. *Transport sustenabil*
5. Fondul pentru Valul renovării
6. Energie

II. Transformare digitală

1. Cloud guvernamental și sisteme publice digitale

III. Creștere inteligentă, sustenabilă și favorabilă incluziunii

1. Reforme fiscale și reforma sistemului de pensii
2. Suport pentru sectorul privat, cercetare, dezvoltare și inovare

IV. Coeziune socială și teritorială

10. Fondul local pentru tranziție verde și digitală
11. Turism și cultură

V. Sănătate, precum și reziliență economică, socială și instituțională

12. Sănătate
13. Reforme sociale
14. Reforma sectorului public, creșterea eficienței justiției și întărirea capacității partenerilor sociali

VI. Politici pentru noua generație

15. România Educată

Planul Național de Redresare și Reziliență a fost adoptat de Comisia Europeană în data de 27 septembrie 2021.

1.1.7 Drumurile orașenești și transportul urban

O prioritate pentru orașele din Regiunea Sud-Est este aceea de a promova o infrastructură publică de transport cu emisii scăzute de dioxid de carbon. Transportul urban de asemenea, necesită să fie dezvoltat și modernizat prin achiziția de vehicule noi, având în vedere numărul de persoane care utilizează și beneficiază de acest tip de mijloc de transport.

În acest context, refacerea infrastructurii publice de transport și achiziționarea de material rulant electric/vehicule ecologice (EEV) rămân printre prioritățile de investiții avute în vedere de autoritățile publice. Accesibilitatea urbană va pune accent pe mijloacele de transport favorabile mediului, cu evidențierea priorității transportului public și oferirea de facilități pentru mijloacele alternative de transport (mersul pe jos, cu bicicleta, etc.).

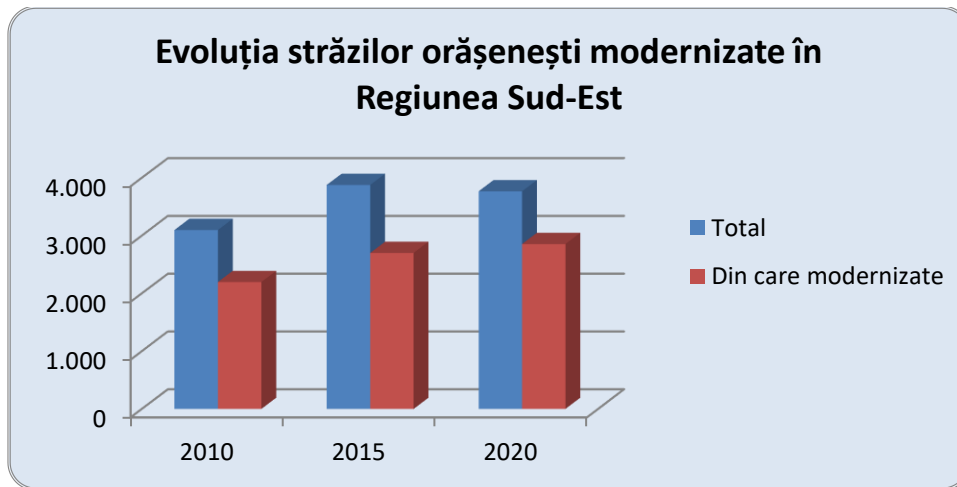
Rețeaua de transport dezvoltată va susține mobilitatea persoanelor și mărfurilor, creând astfel cadrul pentru orașe inteligente, un mediu urban atractiv, modern, ecologic și accesibil pentru locuitorii săi, pentru turiști și locuitori.

Accesibilitatea rapidă va reprezenta economii de timp către punctele de interes pentru persoane și mărfuri, oferirea de alternative multiple de deplasare, scăderea timpilor petrecuți în trafic, dar și dezvoltarea unui sistem de transport accesibil pentru toate categoriile sociale, echitabil și eficient economic.

Volumul de trafic în continuă creștere este o problemă cu un impact negativ ridicat asupra calității vieții. Gestionarea traficului a devenit o problemă din mai multe motive: dezvoltarea de tip rezidențial în zonele peri-urbane, drumurile orașenești nu s-au modernizat cu același ritm cu care a crescut tranzitul de vehicule, majoritatea orașelor nu sunt dotate cu centuri ocolitoare. Ambuteiajele în trafic, cauzate de un număr crescător de autovehicule, măresc gradul de poluare și de zgomot în orașe.

În Regiunea Sud Est, procentul străzilor orașenești modernizate raportat la lungimea totală a fost în creștere în anul 2020 (75,8%) față de anul 2010 (70,9%).

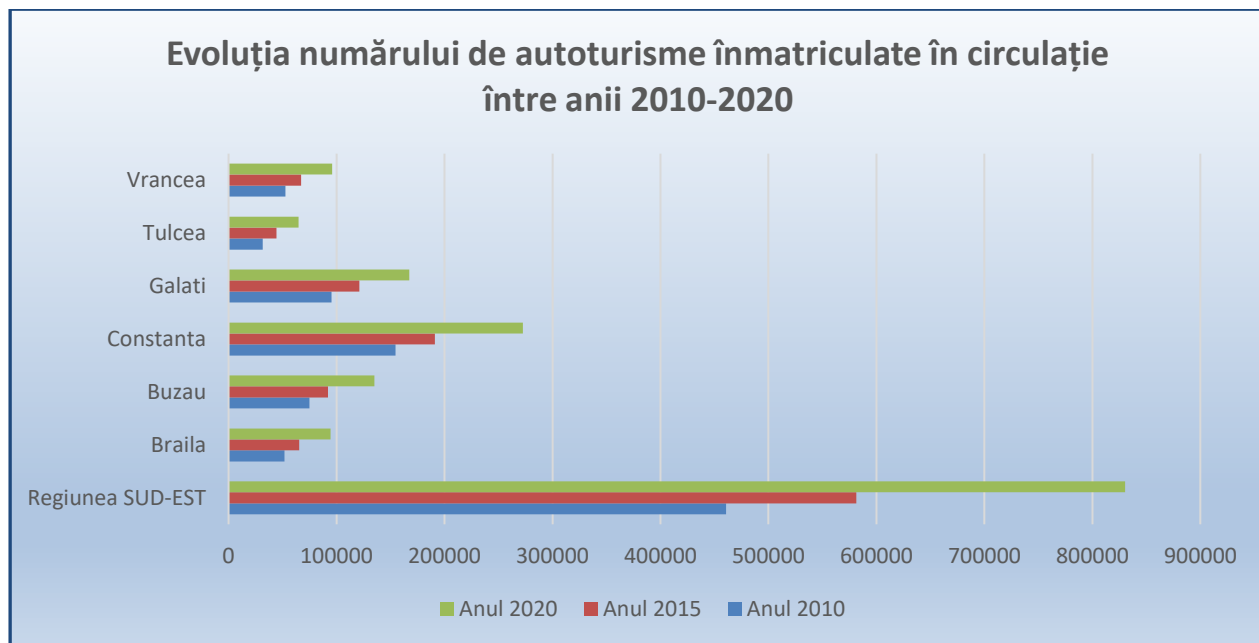
Grafic 2.5.16



Sursa: Calcule realizate de ADR SE pe baza datelor din TEMPO Online

Creșterea numărului de autovehicule în perioada 2010-2020 a înregistrat valori semnificative în ceea ce privește autoturismele și autovehiculele de marfă.

Grafic 2.5.17

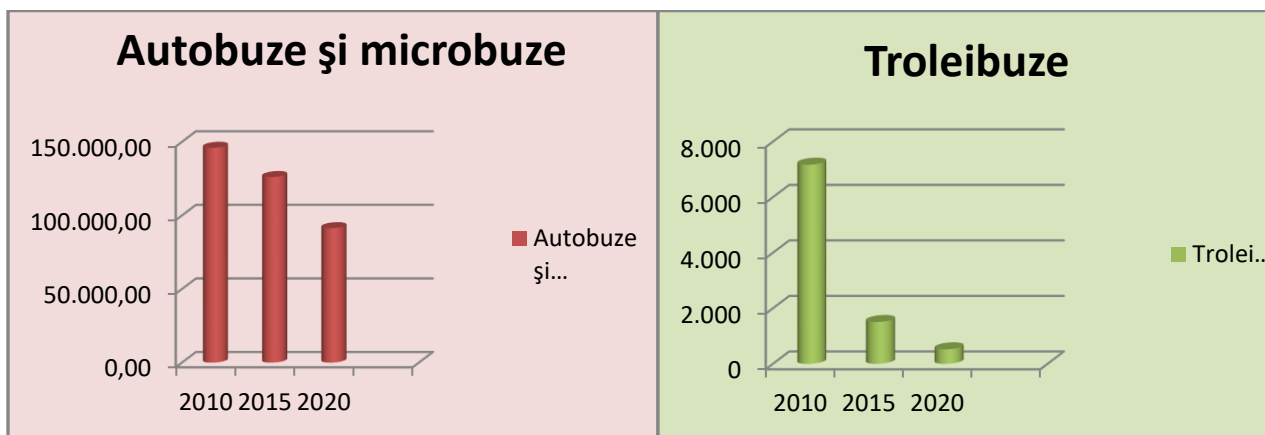


Sursa: Calcule realizate de ADR SE pe baza datelor din TEMPO Online

În perioada analizată se poate observa o scădere a atractivității transportului public urmare a creșterii numărului de autovehicule personale. În paralel, numărul de pasageri transportați prin transportul în comun în mediul urban a fost în scădere între anii 2010-2020.

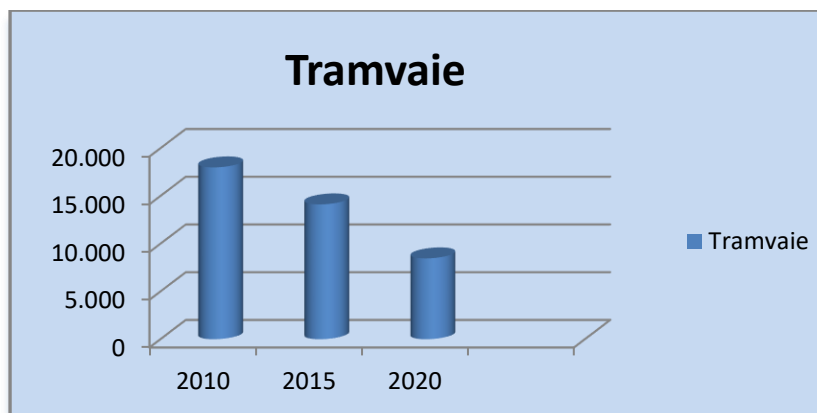
Evoluția numărului de pasageri în mediul urban, la nivel regional

Grafic 2.5.18



Sursa: Calcule realizate de ADR SE pe baza datelor din TEMPO Online

Grafic 2.5.19



Sursa: Calcule realizate de ADR SE pe baza datelor din TEMPO Online

În Regiunea Sud-Est doar 2 din cele 6 județe dețin linii de tramvai. În acest context, s-au făcut investiții în infrastructura de transport în comun cu impact scăzut pentru mediu (linii de tramvai).

În județul Brăila din cei 50 km cale simplă de rulare au fost reabilitați și modernizați 17 km linii de tramvai (6 km prin POR 2007-2013 și 11 km prin POR 2014-2020). La momentul elaborării PMUD Brăila doar 3 linii erau operate cu tramvaie, linia 25 fiind operată doar în perioada estivală.

În județul Galți din cei 49,5 km cale simplă de rulare au fost reabilitați și modernizați 15,54 km linii de tramvai (3,07 km prin POR 2007-2013 și 12,47 km prin POR 2014-2020).

Numărul pasagerilor transportați cu tramvaiul însă, a fost în scădere față de anul de referință singurele județe ale regiunii care mai dețin transport cu tramvaiul fiind Brăila și Galați.

În următoarea perioadă se urmărește îmbunătățirea legăturilor urbane și interurbane asigurând astfel accesibilitate generală minimă la serviciile publice pentru toți cetățenii. Condițiile de siguranță vor crește, estimându-se reducerea numărului de accidente.

Dezvoltarea urbana sustenabila si coerenta poata fi realizata doar prin dezvoltarea unui sistem eficient de transport public, precum si prin implementarea de solutii sigure de transport alternativ (infrastructura velo, sistem bikesharing, sistem carsharing) Sistemul de transport public trebuie sa fie proiectat incat sa permita orasului sa adopte inovatiile tehnologice – mijloace de transport electrice si transport autonom (autobuze fara sofer).

Serviciul de transport public local de persoane este organizat de către autoritățile administrației publice locale, pe raza administrativ-teritorială respectivă.

Conform datelor disponibile, la nivelul Regiunii Sud-Est, serviciului de transport public este asigurat astfel:

- ✚ **Braila:** 1 operator al primăriei - SC Braicar SA
- ✚ **Buzău:** 1 operator al primăriei - SC Transbus SA
- ✚ **Constanța:** 1 operator al primăriei - CTBUS
- ✚ **Galați:** 1 operator al primăriei - SC Transurb SA
- ✚ **Tulcea:** 1 operator al primăriei - SC Transport Public SA
- ✚ **Focșani:** 1 operator al primăriei - SC Transport Public SA

Analiza detaliată a situației transportului public local de călători se regăsește în Planurile de Mobilitate Urbană aferente fiecărui municipiu.

Fie că vorbim de dimensiunea economică, socială sau administrativă, aglomerația urbană Braila – Galati, se manifestă ca un „centru de greutate” al Regiunii Sud-Est, municipiile Brăila și Galați fiind cei doi poli de dezvoltare urbană din cadrul Regiunii, care pot deveni conurbația cu cea mai mare suprafață și populație din țară, după municipiul București.

Distanța dintre Municipiul Galați și Municipiul Brăila este de doar 23 km, chiar 12 km în limitele sale mărginașe. Zona cuprinsă între cele două municipii este de câmpie, străbătută de un drum național modernizat și prielnică pentru construcții edilitare, industriale, de comerț, educație și de administrație publică, posibilități ce ar conduce la dispariția celor 12 km ce separă cele două municipii reședință de județ. Podul suspendat peste Dunăre va lega Moldova și Muntenia de Dobrogea, scurtând astfel semnificativ drumul dintre provinciile istorice.

În contextul reducerii emisiilor de carbon din aglomerările urbane, asigurării mobilității forței de muncă care se deplasează zilnic între cele două municipii, precum și în vederea dezvoltării polului de dezvoltare urbană Brăila-Galați, existența unui mijloc de transport public ecologic, care să facă legătura între cei doi poli, reiese ca o necesitate.

1.1.8 Rețeaua regională de căi ferate

Transportul feroviar este una dintre cele mai utilizate modalități de transport, ocupând locul 2 în traficul mondial din punctul de vedere al volumului de mărfuri transportate.

Transporturile feroviare păstrează o serie de avantaje comparativ cu celelalte modalități de transport:

- oferă siguranță mai mare comparativ cu alte mijloace de transport;
- transportul de mărfuri este mai ieftin și oferă posibilitatea transportului unei cantități mai mari;
- asigură un grad mai mare de integritate al mărfurilor în timpul transportului, în contextul unui risc de avariere mai mic în comparație cu alte modalități de transport;
- generează o poluare a mediului mai scăzută, cantitatea de emisii poluante ale aerului fiind de doar de 10% față de celelalte moduri de transport;
- eficiența energetică: consumul de energie pe unitatea de transport de 10 ori mai mic comparativ cu rețeaua rutieră și de 3 ori mai mic decât transportul naval ceea ce conduce la o poluare a mediului mai scăzută, cantitatea de emisii poluante ale aerului fiind doar de 10% față de celelalte moduri de transport;
- oferă acces tuturor persoanelor, nu doar posesorilor de autoturisme, către majoritatea localităților dintr-o țară, conform unui grafic prestabilit;
- căile ferate înregistrează un număr mai redus de accidente pe pasager-km și respectiv tonă-km față de celelalte moduri de transport.

Construirea rețelei transeuropene de transport (TEN-T), bazată pe interconectarea și interoperabilitatea rețelelor naționale de transport, inclusiv feroviar, are o importanță deosebită pentru competitivitatea economică a UE și pentru dezvoltarea sa echilibrată și durabilă. Ca parte a programului TEN-T al UE, un număr de coordonatori europeni au sarcina de a facilita punerea în aplicare a anumitor proiecte feroviare multinaționale (șase inclusiv ERTMS) care sunt considerate o prioritate ridicată pentru rețea.

Unul dintre obiectivele UE pentru sectorul feroviar este modernizarea implementării ERTMS pe cele 6 coridoare ERTMS care acoperă un număr de rute importante de transport de marfă. Cele șase rute transportă aproximativ o cincime din traficul feroviar de marfă din Europa.

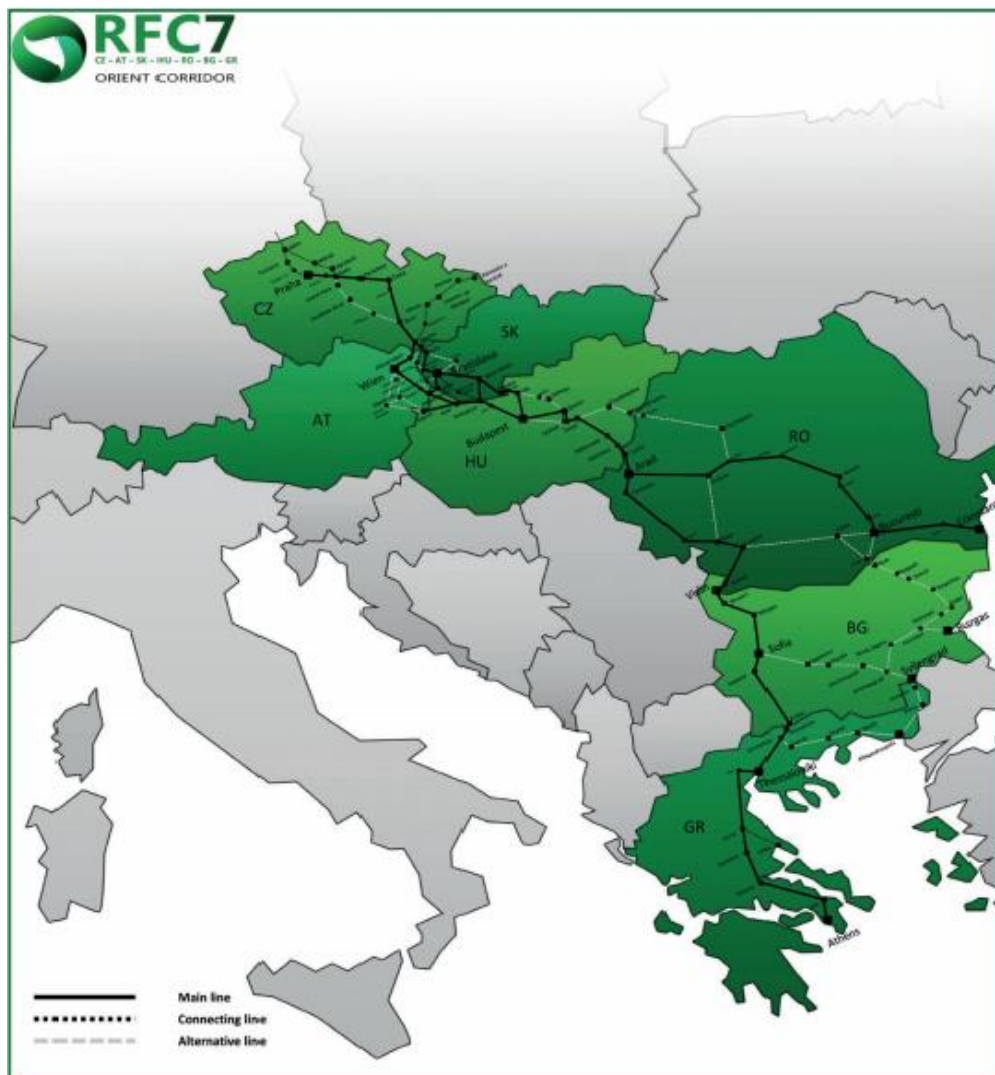
UE a creat, de asemenea, o rețea feroviară care acordă prioritate transportului de marfă, prin realizarea unui număr de „coridoare” internaționale orientate spre transportul de marfă.²⁰

Uniunea Europeană a definit nouă Coridoare Feroviare de Marfă (RFC - Rail Freight Corridors) în rețeaua feroviară a UE. Dintre acestea Coridorul Feroviar de Marfă nr. 7 (RFC 7) „Orient/Est-mediterranean” și Coridorul feroviar de marfă „Rin–Dunăre” traversează rețeaua feroviară a CFR. Coridorul feroviar de marfă „**Orient/Est-Mediterranean**” Coridorul Feroviar de Marfă nr. 7 (RFC 7) Ramura Nord traversează Curtici-Sighișoara-Brașov-București-Constanța are 858 km, 100% electrificați iar Ramura Sud Curtici-Timișoara-Caransebeș-Orșova-Craiova-Calafat însumând 507 km din care 399 km linie electrificată (79%) și 108 km linie neelectrificată (21%). Secția Craiova-Calafat (108 km) nu este electrificată, dar este prevăzută pentru electrificare în cadrul unui proiect cu finalizare la sfârșitul anului 2025.

Coridorul feroviar de marfă „**Rin-Dunăre**” Pe lângă Coridorul feroviar de marfă nr. 7, România va fi traversată și de Coridorul feroviar de marfă „Rin– Dunăre”. Traseul Coridorului feroviar de marfă Rin-Dunăre, Ramura Nord este Curtici-Sighișoara-București-Constanța și însumează 858 km, 100% electrificați și Ramura Sud, Curtici-Timișoara-Caransebeș-Orșova-Craiova-București-Constanța și însumează 831 km, 100% electrificați.

²⁰ https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/infrastructure_en

Harta Rail Freight Corridors (RFC7)



Sursa: <http://www.rfc7.eu/public>

Rețeaua de căi ferate din România are o lungime totală de 20.077 km de linii, fiind a șaptea rețea ca mărime din Uniunea Europeană. Liniile sunt conectate prin 20.070 aparate de cale echivalente. Rețeaua cuprinde 17.945 de poduri și podețe, 176 de tuneluri și 11.473 km terasamente.²¹ Infrastructura feroviară publică de pe teritoriul României aparține statului român și este atribuită în concesiune Companiei Naționale de Căi ferate "CFR" SA în calitate de administrator de infrastructura.

²¹ <http://www.cfr.ro/index.php/ct-menu-item-81>

Infrastructura feroviară cuprinde infrastructura feroviară proprietate publică a statului, denumită în continuare infrastructură feroviară publică, precum și cea aflată în proprietate privată, denumită în continuare infrastructură feroviară privată. Operarea serviciilor de transport feroviar este asigurată de operatori feroviari, în general specializați pe tipuri de trafic: pasageri sau marfă. Există doi operatori naționali, CFR-Călători și CFR-Marfă, care acoperă întreaga rețea feroviară, precum și o serie de operatori feroviari cu capital privat care deservește anumite relații de transport.

Rețeaua feroviară din România este structurată în infrastructură interoperabilă și neinteroperabilă. Infrastructura feroviară **interoperabilă** (6.804 km) este cea care se poate conecta la infrastructura feroviară transeuropeană, fiind administrată în concordanță cu prevederile privind accesul liber al operatorilor feroviari și dezvoltată în conformitate cu normele tehnice de interoperabilitate adoptate pe plan European.

Infrastructura feroviară **neinteroperabilă** (3.824 km) este cea aferentă traficului local, conectată sau nu la infrastructura feroviară interoperabilă, administrată și dezvoltată pe baza unor reglementări specifice interne.

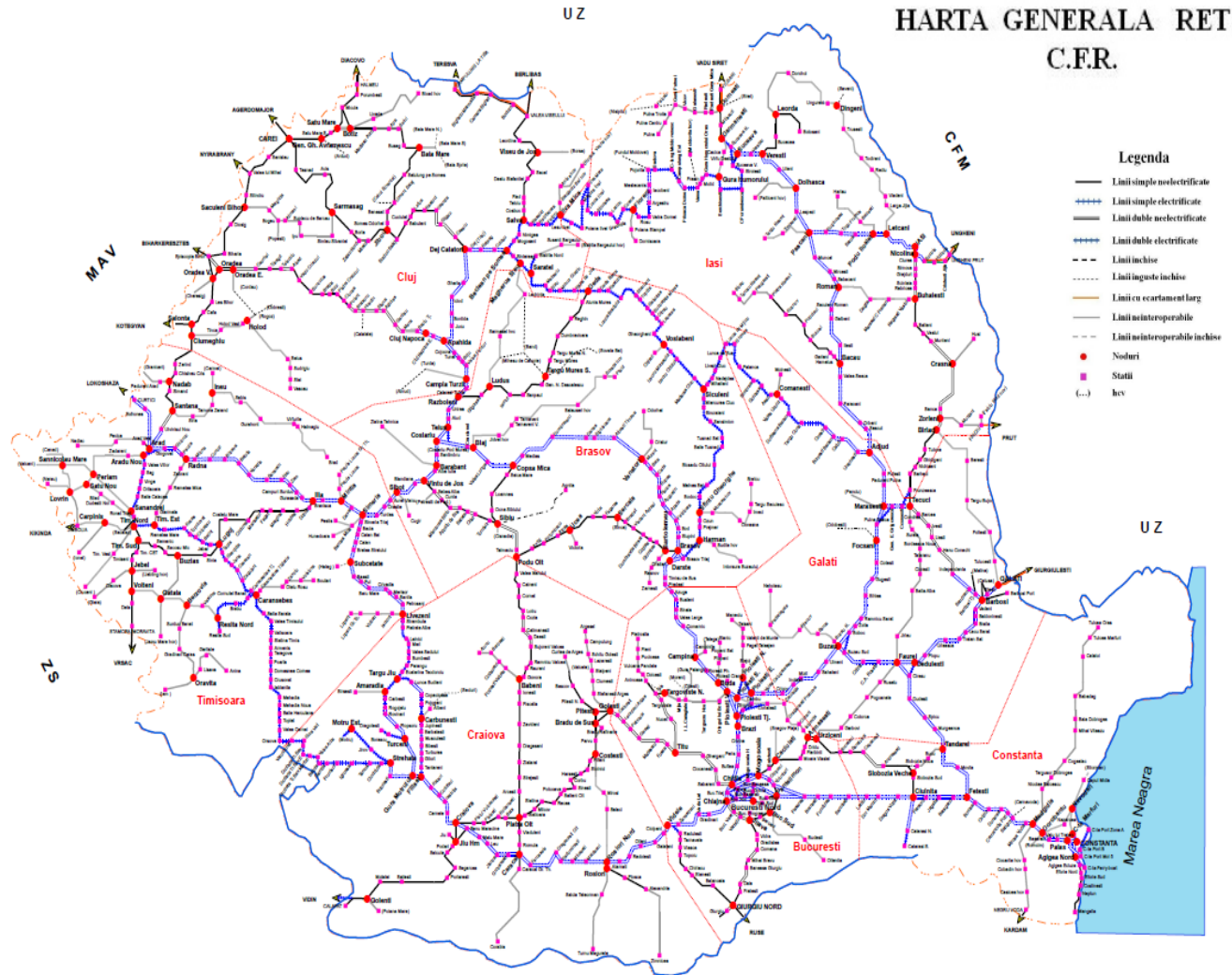
În ceea ce privește infrastructura, analizele evidențiază că finanțarea publică a infrastructurii feroviare s-a situat constant cu mult sub nivelul necesităților. Consecința directă a finanțării necorespunzătoare a întreținerii, reparării și reînnoirii infrastructurii feroviare este degradarea progresivă a acesteia și apariția din ce în ce mai frecventă a unor defectări care necesită limitarea vitezei de circulație a trenurilor pentru asigurarea condițiilor minime de siguranță. Aceasta a generat limitarea suplimentară a competitivității transportului feroviar în raport cu alte moduri de transport, materializată prin migrarea masivă a clienților către transportul rutier.²²

Din 2005 și până astăzi, calea ferată se află într-un proces de degradare continuu a pierdut în lungime aproximativ 9 procente, ajungându-se de la 10.948 km de cale ferată la 10.769 km în anul 2020, datorită închiderii unor linii ce nu erau foarte des utilizate.

²²<http://cfr.ro/files/ddr/2020%20DRR%20Ro/Anexa%2024.a%20-%20Strategia%20de%20dezvoltare%20a%20infrastructurii%20feroviare%202020%20v9.1.pdf>

Rețeaua feroviară din România

ROMANIA
HARTA GENERALA RETEA
C.F.R.



Sursa: <http://www.cfr.ro/files/ddr/Anexa%201a%20-%20Harta%20general%20retea%20CFR.pdf>

Lungimea rețelei desfășurate a infrastructurii feroviare era în anul 2015 de 19.867,87 km.

În prezent, lungimea rețelei de cale ferată în exploatare este de 10.769 km, din care 4.034 km linii electificate.

Tabel cu principalele caracteristici ale rețelei CFR

Elementul	Cracteristica
Lungime rețea feroviară	20.077 km
Lungime rețea nedesfășurată	10.628 km
Lungime rețea desfășurată	19.837 km
Linie dubla	2.917 km
Linie simplă	7.711 km
Linie electrificată	4.030 km
Linie neelectrificată	6.598 km
Lungime rețea interoperabilă	6.804 km
Lungime rețea neinteroperabilă	3.824 km
Număr gări de călători	1.700
Numar tuneluri	171
Numar de poduri și podețe	17.694
Lungime tuneluri	62 km
Număr de stații (puncte secționare) pe rețea	905

Sursa: Documentul de Referință al Rețelei CFR 2020

Nivelul scăzut al infrastructurii feroviare, rezultat al finanțării insuficiente, conduce la degradarea parametrilor tehnologici având efecte directe asupra scăderii vitezei și creșterii timpului de călătorie. Media pe rețea a vitezelor maxime permise reprezintă 70,7% din viteza maximă proiectată, iar media vitezelor comerciale realizate în traficul de călători reprezintă mai puțin de 45% din viteza proiectată a rețelei feroviare. În România nu există linii de mare viteză.

Datorită poziției sale geostrategice favorabile, țara noastră poate fi considerată ca punct cheie pentru transportul continental și intercontinental de-a lungul principalelor linii pe direcțiile Vest – Est și Nord – Sud, întrucât trei din cele zece coridoare trans-europene o traversează. De fapt, România se află la intersecția a două dintre aceste coridoare; coridoarele IV și IX sunt asemănătoare în ceea ce privește căile ferate și rutiere iar coridorul VII este reprezentat de Dunăre.

Obiectivele strategice generale privind dezvoltarea infrastructurii feroviare sunt:

A: Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă

B: Integrarea în spațiul feroviar unic european

Harta 2.5.11

Rețeaua TEN - F



Sursa: Ministerul Transporturilor

Conform datelor Eurostat 2021, **serviciile de pasageri pe calea ferată** (număr de pasageri transportați) se situau în 2021 la 54,9 milioane pasageri-km, în scădere față de anul 2015 (66,4 milioane pasageri-km).

Rețeaua TEN-F (feroviar) inițială de pe teritoriul României în Regiunea Sud-est:

1. Curtici - Arad - Simeria - Vințu de Jos - Alba Iulia - Coșlariu - Copșa Mică - Brașov - Ploiești - București - Fetești - Medgidia - Constanța;

2. Ungheni - Cristești Jijia - Iași - Pașcani - Bacău - Adjud - Mărășești - Focșani - Buzău - Ploiești - București - Giurgiu;

3. Buzău - Făurei - Brăila – Galați- Reni;²³

Coridoarele feroviare mai sus amintite se suprapun peste rețeaua națională astfel:

Rețea de bază:

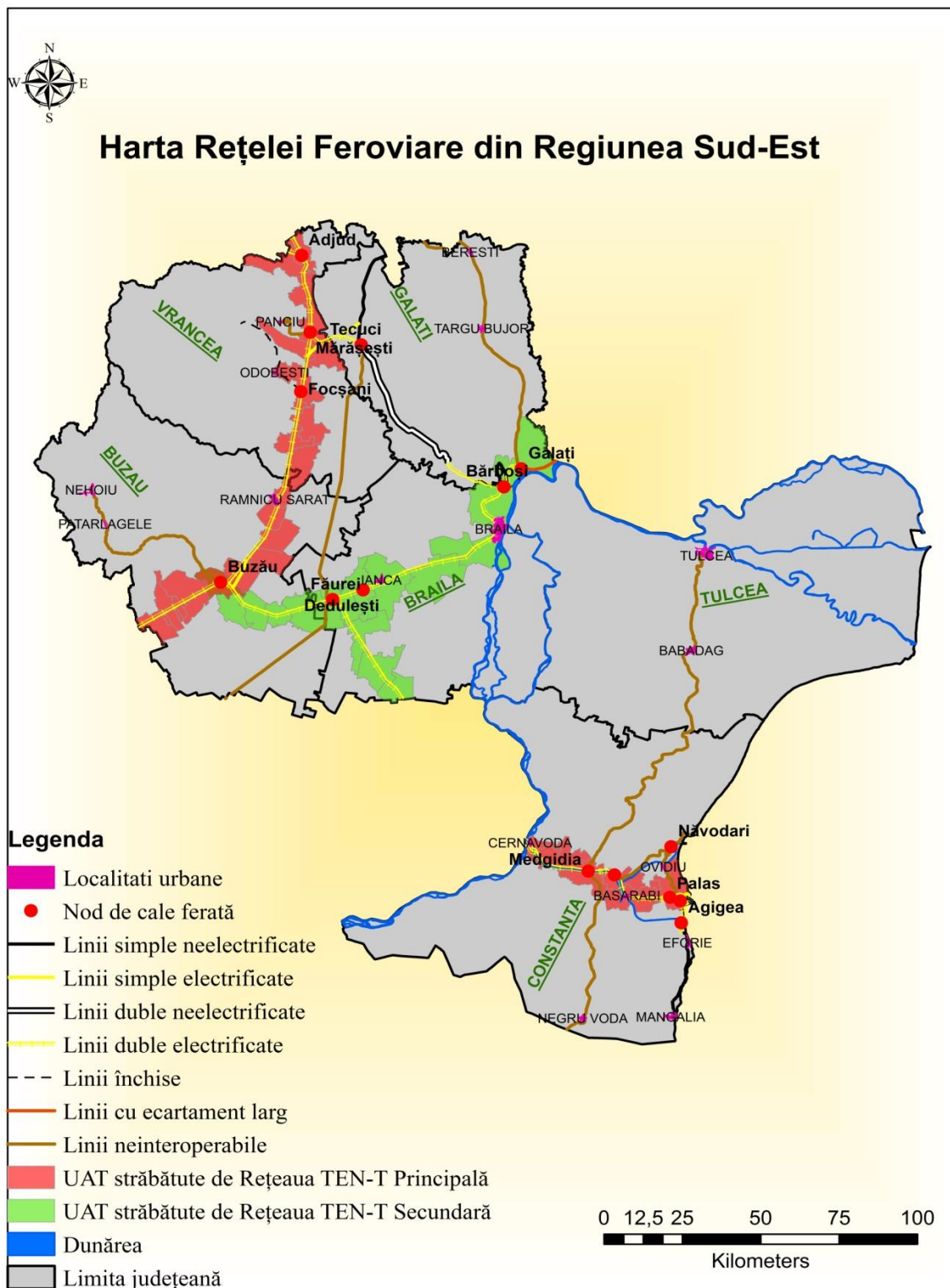
- Săhăteni – Buzău – Râmnicu Sărat – Focșani – Mărășești – Adjud - Șișcani → Jud. Bacău (Sascut), prin Magistrala principala M 500
- Medgidia - Constanța – Mangalia → granița cu Bulgaria, prin Magistrala principala M 800

Rețea extinsă:

- Făurei – Brăila – Barboși - Galați → granița cu Republica Moldova, prin Magistrala secundara M 700
- Buzău – Făurei – Bărăganu → Țândărei – Fetești – Cernavodă prin Magistrala secundara M 702

Cele mai importante noduri de cale ferată în regiune sunt: Făurei, Buzău și Barboși, care asigură tranzitul spre capitala țării, Moldova și Dobrogea.

²³ Sursa: Obiective strategice ale modernizării infrastructurii feroviare românești (2009)

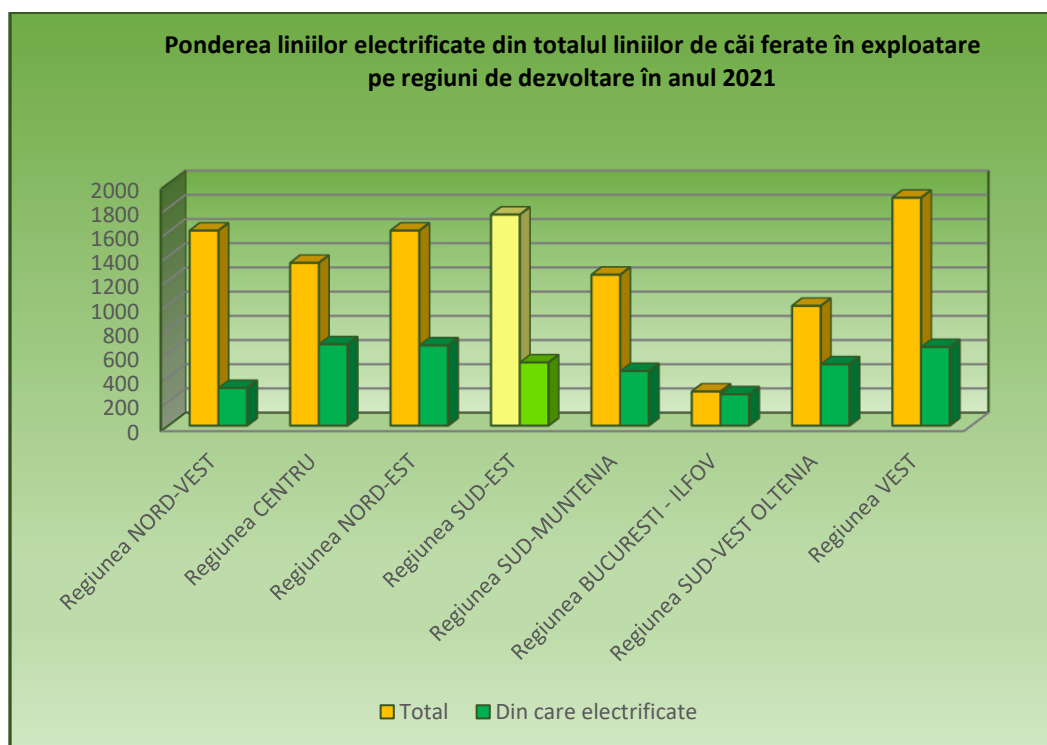


În anul 2021, rețeaua de căi ferate din România avea 10.764 km de linii în exploatare, din care 1.744 km în **Regiunea Sud-Est** (16,2%).

Regiunea Sud-Est se situează pe locul II la nivel național la egalitate după Regiunea Vest, din punct de vedere al lungimii căilor ferate în exploatare (1.744 km), din aceștia însă, doar 522 km de linie ferată sunt electrificate, regiunea aflându-se din acest punct de vedere pe locul IV la nivel național. Cu toate acestea densitatea rețelei feroviare regionale în raport de suprafața totală a regiunii este de 48,77 km de rețea la mia de kmp situandu-se astfel peste media națională de 45,15 km/1000 kmp.

La nivel regional ponderea liniilor electrificate din totalul liniilor de căi ferate în exploatare, era în anul 2021, de 29,9%, ocupând astfel penultimul loc față de nivelul național.

Grafic 2.5.20



Sursa: Calcule realizate de ADR SE pe baza datelor din TEMPO Online

În plan județean, în Regiunea Sud – Est, din cei 1.744 km de cale ferată, aproape 45% se află în județul Constanța (776 km) și 17.3% în județul Galați (303 km). În județul Buzău sunt 243 km de cale ferată, în județul Brăila 158 km, în județul Vrancea 161 km și în județul Tulcea doar 103 km. Cei mai mulți kilometri de cale ferată electrificată sunt în județul Brăila (124 km).

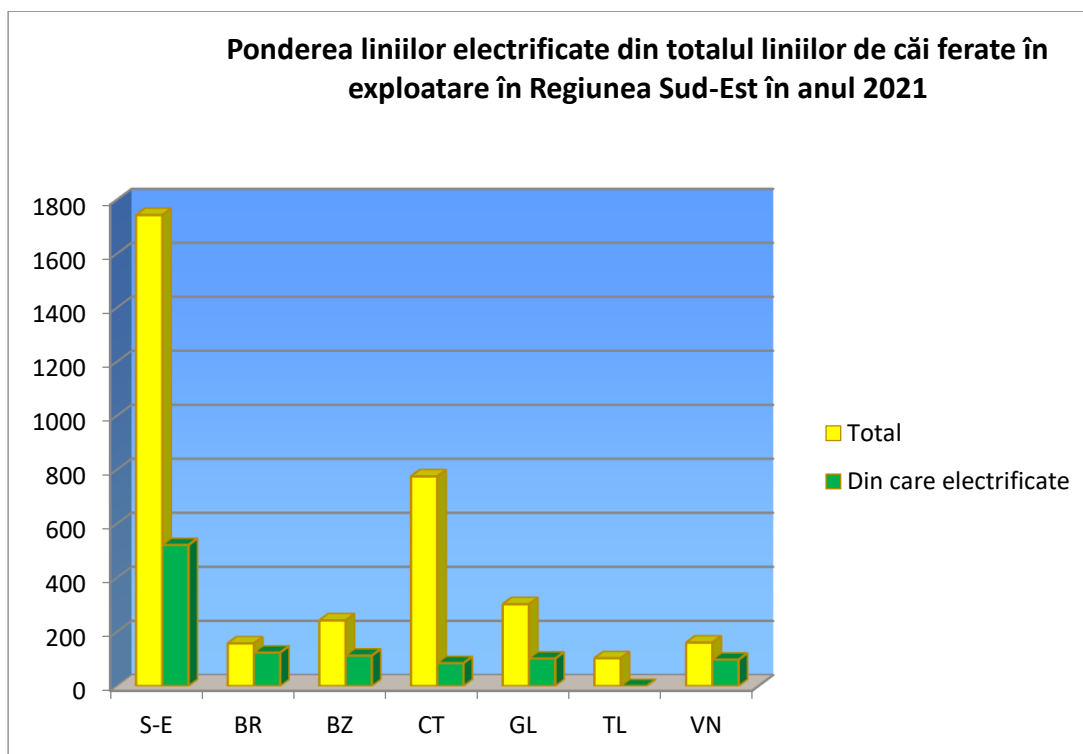
Lungimea liniilor de cale ferată din Regiunea Sud-Est în anul 2020 pe categorii

Județe Regiunea Sud-Est	Total/ Linii normale	Electrificate	Procent %
Brăila	158	124	78,5
Buzău	243	113	46,5
Constanța	776	85	11,0
Galați	303	102	33,7
Tulcea	103		0,0
Vrancea	161	98	60,9

Sursa: date INS Tempo

În graficul de mai jos, este prezentat raportul dintre lungimea totală a rețelei feroviare și lungimea rețelei electrificate. De remarcat faptul că în județul Tulcea nu există transport feroviar pe linii electrificate. La nivelul regiunii ponderea liniilor electrificate este sub media națională de 37,4%.

Cele mai importante noduri de cale ferată în regiune sunt: Făurei, Buzău și Barboși, care asigură tranzitul spre capitala țării, spre Moldova și Dobrogea. În regiune există două magistrale feroviare: București-Galați (prin Urziceni-Făurei-Brăila) și București-Mangalia (prin Fetești-Cernavodă-Constanța), legându-se mai departe cu trasee internaționale. Actualmente există două poduri peste Dunăre, care fac legătura cu Dobrogea: Giurgeni-Vadul Oii și Fetești-Cernavodă, ultimul fiind străbătut și de cale ferată. Potrivit Master Planului General de Transport (MPGT), calea ferată modernizată București-Constanța reprezintă un model de operare pentru o cale ferată modernizată din România atât din prisma duratei călătoriei cât și din cea a indicatorilor de siguranță și confort. CFR Călători a introdus în circulație în 4 iulie 2014, în regim comercial două perechi de trenuri pe ruta București-Constanța ce parcurg distanța de 225 km în mai puțin de două ore. Trenurile parcurg aproximativ 170 km cu viteza de 160 km/h, între București Băneasa și Fetești, Ovidiu și Cernavodă, Saligny și Medgidia. Astfel, viteza medie este de 115 km/h (dublă față de celelalte rute nemodernizate). Se remarcă faptul că durata călătoriei poate fi îmbunătățită pe această rută prin finalizarea unor lucrări aflate în curs cu impact, prin restricții de viteză (finalizarea liniilor directe din stațiile Ciulnița – 70 km/h în loc de 160 km/h și Fetești - 90 km/h în loc de 160 km/h, podurile dunărene – 30 km/h în loc de 100 km/h).



Sursa: Calcule realizate de ADR SE pe baza datelor din TEMPO Online

În ceea ce privește **traficul de mărfuri** în anul 2020 pe rețeaua feroviară, încărcările cu destinația alte regiuni reprezintă cca.28,1% din totalul încărcărilor la nivelul tuturor regiunilor, în timp ce la descărcări trafic intraregional, Regiunea Sud-Est are o pondere de 41,3%.

Tabel 2.5.10

Transportul feroviar de mărfuri, în anul 2020 (tone)

	Descărcări provenind din alte regiuni	Încărcări cu destinația alte regiuni (tone)	Trafic intraregional
Regiunea Sud-Est	9.197.721	6.261.653	8.116.154

Sursa: Transportul de pasageri și mărfuri pe moduri de transport Anul 2020

După cum s-a arătat anterior, în ultimii douăzeci de ani calea ferată din România a înregistrat un declin continuu, concretizat prin pierderea masivă a clienților mai ales în favoarea transportului

rutier. Acest declin este consecința incapacității sistemului feroviar de a prezenta pe piață o ofertă atractivă de servicii de transport feroviar. Viteza comercială scăzută și lipsa punctualității reprezintă principalele puncte slabe ale ofertei de transport feroviar, atât în traficul de marfă cât și – mai ales – în traficul de călători. Infrastructura feroviară contribuie semnificativ atât la limitarea vitezei comerciale a trenurilor cât și la limitarea punctualității acestora.