



## PARLAMENTUL ROMÂNIEI

CAMERA DEPUTAȚILOR

SENATUL

### L E G E

**privind realizarea, dezvoltarea și modernizarea rețelei de  
transport de interes național și european**

**Parlamentul României adoptă prezenta lege**

**Art.1.-** (1) Realizarea, dezvoltarea și modernizarea rețelei de transport reprezintă o prioritate națională.

(2) Componentele rețelei de transport sunt: infrastructura de transport, rețeaua de management a traficului și rețeaua sistemului de poziționare și navigație.

**Art.2.-** Se aprobă liniile directoare pentru realizarea, dezvoltarea și modernizarea rețelei de transport de interes național și european, denumită în continuare “rețea”, prevăzute în anexa nr.1 la prezenta lege.

**Art.3.-** Se aprobă criteriile și specificațiile pentru proiectele de interes național și european, denumite în continuare “proiecte prioritare”, prevăzute în anexa nr.2 la prezenta lege.

**Art.4.-** (1) Se aprobă Lista proiectelor prioritare, identificate de România împreună cu Uniunea Europeană, care urmează a fi realizate până în anul 2015, prevăzută în anexa nr.3 la prezenta lege.

(2) Pe măsura îndeplinirii condițiilor prevăzute în prezenta lege, Guvernul poate completa lista proiectelor prioritare prevăzută la alin.(1).

**Art.5.-** Finanțarea proiectelor prioritare prevăzute la art.4 se asigură din sumele alocate anual cu această destinație de la bugetul de stat prin bugetul Ministerului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței, din credite externe, fonduri externe nerambursabile și din alte surse legal constituite, pe bază de documentații tehnico-economice aprobate conform legislației în vigoare.

**Art.6.-** Planurile și programele naționale pentru realizarea, dezvoltarea și modernizarea rețelei, în special cu privire la proiectele prioritare identificate în prezenta lege, se aprobă de Guvern, la propunerea Ministerului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței.

**Art.7.-** (1) La fiecare doi ani, Guvernul va supune spre dezbatere Parlamentului un raport privind stadiul implementării liniilor directoare aprobate prin prezenta lege.

(2) La fiecare cinci ani, Guvernul va întocmi și va supune spre aprobare Parlamentului un raport de evaluare a stadiului general al dezvoltării economice și tehnologice în domeniul transporturilor, în special în transportul feroviar, și va solicita, dacă este cazul, aprobarea pentru adaptarea liniilor directoare în concordanță cu progresele înregistrate.

(3) Elaborarea rapoartelor prevăzute la alin.(1) și (2) se face pe baza propunerilor formulate de Comitetul interministerial, prevăzut la art.8.

**Art.8.-** (1) În termen de 90 de zile de la intrarea în vigoare a prezentei legi, se înființează *Comitetul interministerial pentru rețeaua de transport de interes național și european*.

(2) Comitetul interministerial este un organism cu caracter consultativ în subordinea Guvernului, compus din reprezentanți ai Ministerului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței, Ministerului Apelor și Protecției Mediului, Ministerului Finanțelor Publice, Ministerului Administrației Publice, Ministerului Apărării

Naționale și Ministerului Dezvoltării și Prognozei și este coordonat de reprezentantul Ministerului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței.

(3) Organizarea, funcționarea și competențele Comitetului interministerial se stabilesc prin hotărâre a Guvernului, la propunerea Ministerului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței.


**Art.9.-** (1) Pentru aducerea la îndeplinire a prevederilor prezentei legi, în termen de 18 luni de la data intrării în vigoare a acesteia, Ministerul Apelor și Protecției Mediului va elabora și va supune spre aprobare Guvernului norme adecvate de analiză pentru evaluarea strategică a impactului ansamblului rețelei asupra mediului.

(2) În termen de 60 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei legi, Ministerul Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței va elabora și va supune spre aprobare Guvernului norme adecvate de analiză a rețelei în ansamblul său, având în vedere documentele europene prin care au fost convenite coridoarele pan-europene de transport, așa cum au fost redefinite la cea de-a treia Conferință Pan-europeană a Transporturilor de la Helsinki, din 23-25 iunie 1997, și ținând cont de necesitatea integrării României, alături de celelalte state interesate, într-o rețea transeuropeană de transport, precum și de necesitatea asigurării legăturilor între regiunile izolate și periferice ale țării cu regiunile sale centrale.

**Art.10.-** Anexele nr.1-3 fac parte integrantă din prezenta lege.

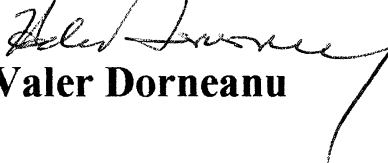
**Această lege a fost adoptată de Senat în ședința din 3 aprilie 2003, cu respectarea prevederilor articolului 74 alineatul (2) din Constituția României.**

**p.PREȘEDINTELE SENATULUI**

  
**Doru Ioan Tărăcilă**

**Această lege a fost adoptată de Camera Deputaților în  
ședința din 15 aprilie 2003, cu respectarea prevederilor  
articolului 74 alineatul (2) din Constituția României.**

**PREȘEDINTELE CAMEREI DEPUTAȚILOR**

  
**Valer Dorneanu**

București, 16 mai 2003

Nr. 203

## **LINIILE DIRECTOARE PENTRU REALIZAREA REȚELEI DE TRANSPORT DE INTERES NAȚIONAL ȘI EUROPEAN**

**Art. 1** - Liniile directe au ca scop stabilirea obiectivelor, a priorităților și a principalelor căi de acțiune avute în vedere pentru realizarea rețelei pe întreg teritoriul României. Prin aceste linii directe se identifică proiectele prioritare care trebuie să contribuie la dezvoltarea rețelei în context național și european.

**Art. 2** - (1) Liniile directe prevăzute la art. 1 din prezenta anexă constituie cadrul general de referință ce are ca obiectiv stimularea acțiunilor organelor administrației publice centrale și locale, în vederea realizării proiectelor prioritare, cerință esențială pentru integrarea României în Uniunea Europeană.

(2) Realizarea proiectelor prioritare are ca scop:

- a) asigurarea coeziunii, interconectării și interoperabilității în cadrul rețelei naționale;
- b) accesul la această rețea;
- c) asigurarea accesului interconectării și interoperabilității rețelei naționale la rețeaua transeuropeană de transport.

(3) Liniile directe trebuie să faciliteze implicarea sectorului privat în realizarea proiectelor prioritare.

### **CAPITOLUL I**

#### **Obiective, priorități și principii de acțiune în realizarea rețelei**

**Art. 3.** – Rețeaua va fi realizată gradual până în anul 2015 prin integrarea rețelelor de căi de comunicație rutiere, feroviare, navigabile interioare, maritime și aeriene de pe întreg teritoriul României în rețeaua transeuropeană, în conformitate cu planurile generale indicate în hărțile din anexa nr. 3 și/sau cu specificațiile din anexa nr. 2.

**Art. 4. - Rețeaua trebuie:**

- a) să asigure îmbunătățirea continuă a libertății de mișcare a persoanelor și mărfurilor pe întreg teritoriul României în cele mai bune condiții sociale, de mediu și de siguranță posibile, în conformitate cu realizarea obiectivelor pe care România și le-a propus în vederea aderării la Uniunea Europeană;
- b) să asigure utilizatorilor accesul nediscriminatoriu la infrastructurile de transport, în condiții economice acceptabile, de calitate și de siguranță;
- c) să permită dezvoltarea echilibrată și utilizarea tuturor modurilor de transport, ținând cont de avantajele lor comparative;
- d) să asigure utilizarea optimă a capacităților de infrastructură de transport existente;
- e) să asigure interoperabilitatea în cadrul modurilor de transport și să încurajeze intermodalitatea între diferitele moduri de transport;
- f) să fie economic viabilă;
- g) să acopere întreg teritoriul României, astfel încât să fie facilitat accesul utilizatorilor, să fie asigurată legătura regiunilor izolate și periferice cu regiunile centrale, precum și legătura fără strangulări între marile centre urbane și restul țării;
- h) să poată fi conectată la rețeaua transeuropeană de transport și la rețelele țărilor vecine, promovând în același timp interoperabilitatea și accesul la aceste rețele;
- i) să fie proiectată și dimensionată astfel încât să asigure efectuarea transporturilor necesare realizării nevoilor de apărare a țării, pe timp de pace, în situații de criză și pe timp de război.

**Art. 5. - Ținând cont de obiectivele stabilite la art.4 din prezenta anexă, sunt considerate priorități:**

- a) realizarea și dezvoltarea legăturilor, inclusiv a celor necesare pentru eliminarea strangulărilor, realizarea secțiunilor lipsă și finalizarea rutelor principale;
- b) realizarea și dezvoltarea infrastructurii de acces la rețea, care să facă posibilă legătura regiunilor izolate și periferice cu regiunile centrale ale României;
- c) combinarea și integrarea optimă a diferitelor moduri de transport;

- d) integrarea problemelor de protecție a mediului în proiectarea și dezvoltarea rețelei;
- e) realizarea graduală a interoperabilității componentelor rețelei;
- f) optimizarea capacității și a eficienței infrastructurii existente;
- g) stabilirea și îmbunătățirea nodurilor rețelei și a platformelor intermodale;
- h) îmbunătățirea siguranței și a fiabilității rețelei;
- i) dezvoltarea și implementarea pe rețea a unor sisteme de management și control al traficului și a sistemelor de informare a utilizatorilor, în vederea utilizării optime a infrastructurii;
- j) întocmirea de studii care să contribuie la îmbunătățirea proiectării și realizării rețelei.

**Art. 6.** - Realizarea rețelei trebuie să aibă la bază următoarele principii de acțiune:

- a) proiectarea și revizuirea planurilor generale ale rețelei;
- b) identificarea proiectelor prioritare;
- c) adaptarea rețelei existente;
- d) promovarea interoperabilității rețelei;
- e) combinarea optimă a modurilor de transport prin crearea, printre altele, a unor puncte de distribuție care, în cazul mărfurilor, trebuie să fie amplasate, pe cât posibil, în afara centrelor urbane, în scopul de a permite realizarea efectivă a intermodalității;
- f) urmărirea consistenței și a complementarității ajutorului financiar, în concordanță cu regulile aplicabile fiecărui instrument financiar;
- g) dezvoltarea parteneriatului public-privat și atragerea fondurilor private;
- h) întreprinderea de acțiuni în domeniul cercetării și dezvoltării;
- i) cooperarea cu țări interesate de dezvoltarea rețelei și încheierea unor acorduri avantajoase cu acestea;
- j) stimularea autorităților locale și a organizațiilor internaționale pentru a sprijini obiectivele de interes național și european;
- k) promovarea cooperării continue între părțile interesate;
- l) luarea oricăror altor măsuri care se dovedesc a fi necesare pentru realizarea obiectivelor la care se face referire la art.4 din prezenta anexă.

## **CAPITOLUL II**

### **Proiectele prioritare**

**Art. 7.** – Pentru a fi considerat prioritar, un proiect de infrastructură trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

a) să se refere la rețeaua descrisă la art. 10 – 12 din prezenta anexă;

b) să urmărească obiectivele stabilite la art. 4 din prezenta anexă;

c) să corespundă uneia sau mai multor priorități stabilite la art. 5 din prezenta anexă;

d) să fie potențial viabil din punct de vedere economic, pe baza analizelor socio-economice de cost și beneficiu.

**Art. 8.** - Orice proiect prioritar se va referi la un element al rețelei, așa cum este descris la art. 13 – 31 din prezenta anexă, și are în vedere, în special, rutele identificate pe hărțile din anexa nr. 3 și/sau va corespunde specificațiilor sau criteriilor din anexa nr. 2.

**Art. 9.** - Pentru aprobarea și realizarea proiectelor, se iau în considerare normele de protecție a mediului, prin realizarea de evaluări ale impactului proiectelor prioritare asupra mediului.

## **CAPITOLUL III**

### **Rețeaua**

#### *Secțiunea 1*

#### ***Elementele rețelei***

**Art. 10.** - *Rețeaua* cuprinde infrastructura de transport, de management și de informare asupra traficului, de determinare a poziției transportului și de navigație.

**Art. 11.** – (1) Infrastructura de transport cuprinde rețelele de căi rutiere, feroviare, navigabile interioare și nodurile/punctele de distribuție a rețelelor.



(2) Nodurile/punctele de distribuție a rețelei sunt formate din porturile de pe căile navigabile interioare, porturile maritime, aeroporturi și terminale de transport combinat.

**Art. 12.** - Rețeaua de management și informare asupra traficului și rețeaua de determinare a poziției și de navigație includ instalațiile tehnice necesare și sistemele de informații și de comunicații care asigură operarea armonioasă a rețelei și gestionarea eficientă a traficului.

*Secțiunea a 2-a*  
***Rețeaua de căi rutiere***

**Art. 13.** - Rețeaua de căi rutiere cuprinde autostrăzi, drumuri expres și drumuri naționale, existente sau care urmează a fi realizate, și care ocolesc principalele centre urbane pe rutele identificate pe rețea și îndeplinesc cel puțin una dintre condițiile următoare:

- a) joacă un rol important în traficul pe distanță lungă;
- b) furnizează legături cu alte moduri de transport;
- c) realizează legătura dintre regiunile izolate și periferice și regiunile centrale ale României.

**Art. 14.** - Caracteristicile tehnice minime pentru rețeaua de căi rutiere sunt cele definite în Acordul European asupra marilor drumuri de circulație internațională (A.G.R.), încheiat la Geneva la 15 noiembrie 1975, Anexa II, ratificat prin Decretul Consiliului de Stat nr.149/1985, și în standardele adoptate în cadrul Proiectului Programului Națiunilor Unite pentru Dezvoltare – P.N.U.D. – privind “Autostrada Trans - Europeană Nord - Sud” - TEM, aprobat prin actul Cancelariei C.C. al P.C.R. nr. 375/6006/1979.

**Art. 15.** - Rețeaua de căi rutiere trebuie să asigure utilizatorilor un nivel ridicat, uniform și continuu al serviciilor, confortului și siguranței.

*Secțiunea a 3-a*  
***Rețeaua de căi feroviare***

**Art. 16.** - (1) Rețeaua de căi feroviare cuprinde rețeaua feroviară de mare viteză și rețeaua feroviară convențională.

(2) Rețeaua feroviară de mare viteză va fi realizată după anul 2015, în funcție de înțelegerile cu țările vecine, și va cuprinde:

a) linii special construite pentru mare viteză, echipate pentru viteze în general egale sau mai mari de 250 km/h, utilizând tehnologia curentă sau tehnologii noi;

b) linii special modernizate pentru mare viteză, echipate pentru viteze de ordinul a 200 km/h,

c) linii special modernizate pentru mare viteză, care au caracteristici deosebite ca rezultat al unor restricții topografice, de relief sau de sistematizare urbană, pentru care viteza trebuie adaptată de la caz la caz.

(3) Rețeaua feroviară convențională cuprinde liniile pentru transportul feroviar convențional, inclusiv segmentele de cale ferată pentru transportul combinat la care se face referire la art.25 din prezenta anexă.

**Art. 17.** - Caracteristicile tehnice minime pentru căile ferate convenționale care fac parte din rețeaua de căi feroviare sunt cele definite în Acordul European privind marile linii internaționale de cale ferată (A.G.C.), încheiat la Geneva la 31 mai 1985, ratificat prin Legea nr. 100/1996, și în Acordul European privind marile linii de transport internațional combinat și instalații conexe (A.G.T.C.), încheiat la Geneva la 1 februarie 1991, ratificat prin Legea nr.8/1993.

**Art. 18.** - Rețeaua de căi feroviare, care are un rol important în traficul de mărfuri și persoane pe distanță lungă și în operarea transportului combinat pe distanță lungă, trebuie realizată astfel încât să permită interconectarea cu rețelele altor moduri de transport și accesul la rețelele de căi feroviare internaționale, regionale și locale.

**Art. 19.** - Rețeaua de căi feroviare trebuie să ofere utilizatorilor un nivel ridicat de confort, de calitate a serviciilor și siguranță, datorită continuității sale și implementării graduale a interoperabilității

cu rețelele feroviare europene, obținute în special prin armonizarea tehnică și printr-un sistem de comandă și control armonizat.

*Secțiunea a 4-a*  
***Porturile interioare și rețeaua de căi navigabile***

**Art. 20.** - (1) Rețeaua de căi navigabile interioare cuprinde: fluviul Dunărea, râurile pe porțiunile lor navigabile, canalele navigabile, precum și diferitele brațe care asigură legătura între acestea.

(2) Rețeaua de căi navigabile interioare include și porturile interioare, care îndeplinesc următoarele condiții:

- a) sunt deschise traficului comercial;
- b) sunt amplasate pe rețeaua de căi navigabile interioare, așa cum este prezentată în anexa nr.3;
- c) sunt interconectate cu alte rute europene de transport;
- d) sunt echipate cu instalații de transbordare pentru transport intermodal sau cu un volum anual de trafic de marfă de minimum 500.000 tone.

(3) Porturile interioare reprezintă noduri/puncte de distribuție a rețelei, care permit realizarea legăturii între căile navigabile la care face referire art. 22 din prezenta anexă și alte moduri de transport.

(4) Realizarea rețelei de căi navigabile trebuie să facă posibilă, în special, interconectarea între regiuni industriale și marile centre urbane și să asigure legătura acestora cu porturile.

**Art. 21.** - (1) Caracteristicile tehnice minime pentru căile navigabile care fac parte din rețeaua de căi navigabile interioare sunt cele stabilite pentru clasa IV de căi navigabile, care permit trecerea unei nave sau a unui convoi de nave împinse cu o lungime de 80-85 m și lățime de 9,5 m. Aceste caracteristici tehnice sunt cele definite în Acordul European privind marile căi navigabile de importanță internațională (A.G.N.), adoptat la Geneva la 19 ianuarie 1996, ratificat prin Ordonanța Guvernului nr. 68/1998, aprobată prin Legea nr. 12/1999.

(2) În cazul în care o cale navigabilă care face parte din rețea este modernizată sau construită, specificațiile tehnice vor trebui să corespundă cel puțin clasei IV și ulterior ar trebui să fie atinse clasele

Va/Vb, luându-se măsuri adecvate pentru a se permite trecerea navelor utilizate pentru transportul combinat. Clasa Va permite trecerea unei nave sau a unui convoi de nave împinse cu o lungime de 110 m și o lățime de 11,40 m, iar clasa Vb permite trecerea unui convoi de nave împinse cu o lungime de 172 m până la 185 m și o lățime de 11,40 m.

*Secțiunea a 5-a*  
***Porturi maritime***

**Art. 22.** - (1) Porturile maritime permit dezvoltarea transportului maritim și constituie noduri/puncte de distribuție a rețelei, care permit realizarea legăturii între transportul maritim și alte moduri de transport.

(2) În porturile maritime sunt puse la dispoziția operatorilor de transport maritim echipamente și servicii.

(3) Infrastructura porturilor maritime trebuie realizată astfel încât să poată primi nave care sunt utilizate pentru furnizarea serviciilor de transport de mărfuri și persoane pe distanțe lungi, scurte sau în navigația costieră, inclusiv pentru transportul cu nave feribot.

(4) Proiectele prioritare privind porturile maritime trebuie să corespundă criteriilor și specificațiilor din anexa nr. 2.

*Secțiunea a 6-a*  
***Aeroporturi***

**Art. 23.** - (1) Aeroporturile situate pe teritoriul României, care sunt deschise traficului aerian comercial, formează o rețea de aeroporturi și trebuie să corespundă criteriilor stabilite în anexa nr. 2.

(2) Aeroporturile care fac parte din rețeaua de aeroporturi sunt clasificate în funcție de volumul și tipul traficului pe care îl deservește și în conformitate cu funcțiile pe care le au în rețea.

(3) Aceste aeroporturi trebuie să permită dezvoltarea legăturilor aeriene și legătura transportului aerian cu alte moduri de transport.

**Art. 24.** - (1) Punctele internaționale de distribuție și punctele naționale de distribuție constituie nucleul rețelei de aeroporturi și trebuie să corespundă criteriilor din secțiunea a 5-a din anexa nr. 2.

(2) Legăturile între România și alte țări se realizează, în cea mai mare parte, prin intermediul punctelor internaționale de distribuție. Punctele naționale de distribuție asigură în special legături în interiorul României, dat fiind că serviciile internaționale reprezintă doar o mică parte din activitatea acestora.

(3) Punctele regionale de distribuție și punctele de acces trebuie să faciliteze accesul la nucleul rețelei sau trebuie să contribuie la deschiderea unor regiuni periferice și izolate.

#### *Secțiunea a 7-a*

#### ***Rețeaua de transport combinat***

**Art. 25.** – (1) Totalitatea infrastructurilor de transport care permit efectuarea transportului combinat formează o rețea de transport combinat.

(2) Rețeaua de transport combinat cuprinde:

a) căile ferate și căile navigabile interioare care sunt adecvate transportului combinat și rutele maritime care, împreună cu eventuale parcursuri inițiale și/sau finale de transport rutier, permit transportul de mărfuri pe distanță lungă;

b) instalațiile de transbordare a mărfurilor între modurile de transport (auto/feroviar/naval-feroviar/naval/auto) din terminale;

c) materialul rulant adecvat, cu caracter provizoriu, atunci când caracteristicile infrastructurii, încă neadaptate, o cer.

**Art. 26.** - Caracteristicile tehnice minime pentru rețeaua de transport combinat sunt cele definite în Acordul European privind marile linii de transport internațional combinat și instalații conexe (A.G.T.C.).

*Secțiunea a 8-a****Rețeaua de management și informare asupra traficului***

**Art. 27.** - Rețeaua de management și de informare asupra traficului rutier cuprinde:

- a) sistemele moderne de informare a utilizatorilor;
- b) sistemele de comunicație, alarmare/anunțare, intervenție;
- c) sistemele de comunicații pentru semnalizarea situațiilor periculoase și pentru siguranța circulației rutiere;
- d) sistemele de supraveghere a circulației rutiere.

**Art. 28.** - Rețeaua de management și de informare asupra traficului feroviar cuprinde:

- a) sistemele de management și conducere operativă a circulației;
- b) sistemele moderne de informare a utilizatorilor;
- c) sistemele de raportare pentru trenurile care transportă mărfuri periculoase sau poluante;
- d) sistemele de comunicații pentru semnalarea situațiilor periculoase și pentru siguranța circulației feroviare.

**Art. 29.** - Rețeaua de management și de informații asupra traficului maritim și pe căi navigabile interioare cuprinde:

- a) sistemele de management al navigației pe căile navigabile interioare, costiere și în porturi;
- b) sistemele de determinare a poziției navelor;
- c) sistemele de raportare pentru navele care transportă mărfuri periculoase sau poluante;
- d) sistemele de comunicații pentru pericole și siguranță, pentru a garanta un nivel ridicat de siguranță și eficiență a navigației și a protecției mediului în apele naționale navigabile ale României.

**Art. 30.** - Rețeaua de management al traficului aerian cuprinde:

- a) spațiul aerian rezervat pentru aviația generală;
- b) căile aeriene;
- c) facilități pentru navigație aeriană;
- d) sistemele de management și planificare a traficului și sistemul de control al traficului aerian, cum ar fi: centre de control, mijloace de comunicare și urmărire a traficului, care sunt necesare pentru

desfășurarea eficientă și în siguranță a traficului aerian în spațiul aerian al României.

*Secțiunea a 9-a*

***Rețeaua de determinare a poziției și de navigație***

**Art. 31.** - (1) Rețeaua de determinare a poziției și de navigație cuprinde sistemele de determinare a poziției și de navigație prin satelit și sistemele care vor fi definite în viitorul Plan European de Radio-navigație.

(2) Aceste sisteme asigură un serviciu eficient și sigur de determinare a poziției și de navigație, care poate fi utilizat de toate modurile de transport.

## CRITERII ȘI SPECIFICAȚII PENTRU PROIECTELE PRIORITARE<sup>\*)</sup>

### *Secțiunea 1* **Rețeaua de căi rutiere**

În plus față de proiectele prezentate în anexa nr. 3, se consideră *proiect prioritar* orice proiect de infrastructură legat de acestea care constă în dezvoltarea rețelei și, în particular;

- a) lărgirea autostrăzilor sau modernizarea drumurilor;
- b) construirea sau modernizarea drumurilor ocolitoare sau a drumurilor de centură ale orașelor;
- c) creșterea interoperabilității rețelelor naționale.

### *Secțiunea a 2-a* **Rețeaua de căi feroviare**

În plus față de proiectele prezentate în anexa nr. 3, se consideră *proiect prioritar* orice proiect de infrastructură legat de acestea, care constă în:

- a) realizarea interoperabilității cu sistemele feroviare transeuropene;
- b) realizarea legăturii cu rețele ale altor moduri de transport.

---

<sup>\*)</sup> Criteriile și specificațiile se referă la secțiunile corespunzătoare din anexa nr. 3.



*Secțiunea a 3-a***Porturile interioare și rețeaua de căi navigabile****Porturi interioare**

În plus, față de proiectele prezentate în anexa nr. 3, se consideră *proiect prioritar* orice proiect de infrastructură, care permite accesul fără discriminare oricărui utilizator și care:

A. corespunde uneia sau mai multora dintre următoarele categorii:

1. acces în port din calea navigabilă interioară;
2. infrastructură portuară în interiorul zonei portului;
3. alte infrastructuri de transport în zona portului;
4. alte infrastructuri de transport ce leagă portul cu alte elemente ale rețelei sau care

B. privește una dintre următoarele lucrări:

1. construirea și întreținerea tuturor elementelor sistemului de transport, în general, accesibil tuturor utilizatorilor de transport din port și a legăturilor cu rețeaua de transport națională sau internațională;

2. dezvoltarea și întreținerea teritoriului portuar în scopuri comerciale și în alte scopuri conexe activităților portuare;

3. construirea și întreținerea legăturilor rutiere și feroviare;

4. realizarea și întreținerea, inclusiv dragarea rutelor de acces și a altor zone acoperite de apă din port și asigurarea adâncimilor minime pe căile navigabile interioare, conform acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte;

5. realizarea, amplasarea și întreținerea echipamentelor pentru poziționare și navigație și a sistemelor de management al traficului, a celor de comunicație și de informare din port și de pe rutele de acces.

*Secțiunea a 4-a*  
**Porturile maritime**

**I. Criterii de eligibilitate pentru porturile maritime din cadrul rețelei**

Porturile maritime din cadrul rețelei trebuie să corespundă uneia dintre categoriile prezentate mai jos:

A. *porturi maritime internaționale* – porturile cu un volum de trafic anual total de minimum 1,5 milioane tone marfă sau 200.000 persoane și care sunt conectate cu rețeaua terestră, doar în cazul în care acest lucru este posibil, având astfel un rol important în transportul maritim internațional. Porturile incluse în categoria A vor fi indicate pe harta conținută în anexa nr. 3 (c);

B. *porturi regionale*, care nu sunt incluse în categoria A – aceste porturi au un volum de trafic anual total de minimum 0,5 milioane tone marfă sau între 100.000 și 199.999 persoane, sunt conectate cu rețeaua terestră, doar în cazul în care acest lucru este posibil, și sunt echipate cu dispozitive de transbordare necesare pentru navigația maritimă pe distanțe scurte.

**II. Condiții comune pentru proiectele prioritare referitoare la porturile maritime din rețea**

Proiectele prioritare trebuie să facă referire doar la infrastructura accesibilă, fără discriminare, oricărui utilizator.

În plus față de proiectele prezentate în anexa nr. 3, se consideră *proiect prioritar* și orice proiect de infrastructură care privește una dintre următoarele lucrări:

1. construirea și întreținerea tuturor elementelor sistemului de transport accesibil, în general, tuturor utilizatorilor de transport din port și a legăturilor cu rețeaua de transport terestru națională sau internațională. Aceasta se referă mai ales la dezvoltarea și întreținerea teritoriului portuar în scopuri comerciale și în alte scopuri conexe activităților portuare;

2. construirea și întreținerea legăturilor rutiere și feroviare;

3. realizarea și întreținerea, inclusiv dragarea rutelor de acces și a altor zone acoperite de apă din port;

4. realizarea și întreținerea echipamentelor pentru poziționare și navigație, precum și a sistemelor de management al traficului, de comunicație și informare din port, inclusiv de pe rutele de acces.

### III. Specificațiile pentru proiectele prioritare privind rețeaua de porturi maritime

Orice proiect care îndeplinește specificațiile următoare se va considera proiect prioritar:

<b>Specificațiile proiectului</b>	<b>Categoria portului</b>
<b>I. Promovarea navigației maritime pe distanță scurtă</b>	
Infrastructura necesară pentru dezvoltarea/promovarea navigației pe distanță scurtă și fluvio-maritime	Proiecte referitoare la porturile din categoria A
<b>II. Accesul la porturi</b>	
Accesul la porturi dinspre mare sau dinspre căile navigabile interioare	Proiecte referitoare la porturile din categoriile A și B
Crearea sau îmbunătățirea accesului la zonele izolate, prin legarea porturilor la alte elemente ale rețelei prin intermediul legăturilor feroviare, rutiere sau a căilor navigabile interioare	Proiecte referitoare la porturile din categoria A
Dezvoltarea legăturilor de acces existente la zonele izolate, prin conectarea porturilor la alte elemente ale rețelei prin intermediul conexiunilor feroviare, rutiere sau a căilor navigabile interioare	Proiecte referitoare la porturile din categoriile A și B
<b>III. Infrastructura portuară din interiorul zonei portului</b>	
Dezvoltarea infrastructurii portuare, în vederea îmbunătățirii eficienței intermodale	Proiecte referitoare la porturile din categoriile A și B

Dezvoltarea și instalarea sistemelor de informare și management, cum ar fi EDI (schimb electronic de date) sau a altor sisteme de gestiune inteligentă a mărfurilor și a traficului persoanelor prin folosirea tehnologiilor integrate	Proiecte referitoare la porturile din categoriile A și B
Dezvoltarea instalațiilor portuare pentru a prelucra reziduuri	Proiecte referitoare la porturile din categoriile A și B

*Secțiunea a 5-a*  
**Aeroporturi**

**I. Criterii de eligibilitate pentru aeroporturi din cadrul rețelei**

Aeroporturile din cadrul rețelei trebuie să îndeplinească criteriile pentru unul dintre următoarele puncte de distribuție:

1. Punctele internaționale de distribuție includ:

a) toate aeroporturile sau sistemele de aeroporturi<sup>\*)</sup> cu un volum de trafic anual total de cel puțin:

- 5.000.000 mișcări persoane minus 10 % sau

- 100.000 mișcări aeronave comerciale, sau

- 150.000 tone mărfuri, sau

- 1.000.000 mișcări persoane în afara României, sau

b) orice nou aeroport construit pentru a înlocui un punct internațional de distribuție care nu mai poate fi dezvoltat în continuare pe același amplasament.

2. Punctele naționale de distribuție includ:

a) toate aeroporturile sau sistemele de aeroporturi cu un volum anual de trafic:

- între 1.000.000 minus 10 % și 4.499.999 mișcări persoane sau

- între 50.000 și 149.999 tone mărfuri, sau

---

<sup>\*)</sup> Sisteme de aeroporturi – două sau mai multe aeroporturi care deservesc împreună același oraș sau orașe.

- între 500.000 și 899.999 mișcări persoane, dintre care cel puțin 30% sunt în afara României, sau

- între 300.000 și 899.999 mișcări persoane și este amplasat la o distanță de peste 500 km de cel mai apropiat punct de distribuție internațional, sau

b) orice nou aeroport construit pentru a înlocui un punct național de distribuție și care nu mai poate fi dezvoltat în continuare pe același amplasament.

3. Punctele regionale de distribuție și punctele de accesibilitate includ toate aeroporturile cu un volum anual de trafic cuprins:

a) între 500.000 și 899.999 mișcări persoane, din care cel mult 30% sunt în afara României sau

b) între 250.000 minus 10% și 499.999 mișcări persoane, sau

c) între 10.000 și 49.999 tone mărfuri, sau

d) amplasate într-o zonă izolată a României și care oferă servicii comerciale cu aeronave cu greutatea la decolare mai mare de 10 tone.

Se consideră că un aeroport este amplasat într-o zonă izolată dacă este situat în afara unei raze de 100 km în linie dreaptă de cel mai apropiat punct internațional sau național de distribuție. Această distanță poate fi redusă la 75 km, în mod excepțional, în cazul unor dificultăți reale de acces datorită poziției geografice sau calității infrastructurilor de transport terestru.

## II. Specificații pentru proiectele prioritare care privesc rețeaua de aeroporturi

Se consideră *proiect prioritar* orice proiect care îndeplinește următoarele condiții:

Specificații pentru proiecte	Tipul punctelor de distribuție afectate *
<b>I. Optimizarea capacității aeroportuare existente</b>	
<i>Măsura 1</i> – Optimizarea capacității existente în ceea ce privește numărul de mișcări ale aeronavelor, numărul de persoane sau cantitatea de marfă, precum și a echipamentelor aeroportuare de navigație aeriană	Internațional Național Regional sau de accesibilitate

<i>Măsura 2</i> – Îmbunătățirea securității și siguranței aeroporturilor	Internațional Național Regional sau de accesibilitate
<i>Măsura 3</i> – Adaptarea infrastructurii existente la dezvoltarea traficului și, în special, la măsurile care reglementează libera circulație a persoanelor	Internațional Național Regional sau de accesibilitate
<b>II. Dezvoltarea unor noi capacități aeroportuare</b>	
<i>Măsura 4</i> – Dezvoltarea infrastructurilor și a echipamentelor care determină capacitatea aeroportuară în ceea ce privește numărul de mișcări ale aeronavelor, traficul de persoane sau al mărfurilor, inclusiv echipamentele aeroportuare de navigație aeriană	Internațional Național
<b>III. Îmbunătățirea protecției împotriva poluării generate de activitățile aeroportuare</b>	
<i>Măsura 5</i> – Îmbunătățirea măsurilor de protecție a mediului în ceea ce privește limitarea zgomotului și tratarea deșeurilor rezultate din activitățile aeroportuare	Internațional Național
<b>IV. Îmbunătățirea și dezvoltarea accesului la aeroporturi</b>	
<i>Măsura 6</i> – Îmbunătățirea sau dezvoltarea interfețelor între aeroporturi și infrastructurile de acces la acestea	Internațional Național
<i>Măsura 7</i> – Îmbunătățirea și dezvoltarea legăturilor cu rețelele altor moduri de transport și mai ales cu rețeaua feroviară	Internațional Național

\* Acest tabel nu exclude ca aceste măsuri, în cazuri speciale, justificate, să fie extinse și asupra altor puncte de distribuție.

*Secțiunea a 6-a*  
**Rețeaua de transport combinat**

În plus față de proiectele prezentate în anexa nr. 3, se consideră *proiect prioritar* orice proiect de infrastructură legat de acestea care constă în:

a) construcția sau îmbunătățirea infrastructurilor feroviare sau de pe căile navigabile interioare, astfel încât transportul unităților de transport intermodale (UTI) să devină posibil din punct de vedere tehnic și viabil din punct de vedere economic;

b) construcția sau dezvoltarea de terminale intermodale pentru transporturi interioare, inclusiv dotarea acestora cu echipamente de transbordare fixe sau mobile;

c) adaptarea zonelor portuare pentru dezvoltarea sau îmbunătățirea transferului containerelor între transportul maritim și transportul feroviar, pe căile navigabile interioare sau rutier;

d) utilizarea echipamentelor de transport feroviar special adaptate pentru transportul combinat, acolo unde acest lucru este cerut de caracteristicile infrastructurii, în special din punctul de vedere al costului adaptării eventuale a unei astfel de infrastructuri și sub rezerva ca utilizarea unor astfel de echipamente să fie asociată cu infrastructura în cauză și ca operatorii implicați să aibă acces nediscriminatoriu la aceasta.

*Secțiunea a 7-a*  
**Rețeaua de informații și management asupra traficului**

**I. Rețeaua de informații și management asupra traficului rutier**

Se consideră *proiect prioritar* orice proiect de infrastructură care permite dezvoltarea managementului traficului și utilizarea sistemelor de informații, și în special:

a) realizarea infrastructurii de telematică pentru colectarea datelor de trafic;

b) dezvoltarea de centre de informații asupra traficului și centre de control al traficului, precum și schimbul de date cu centrele de informații asupra traficului din diferite țări;

c) înființarea unor servicii de informare rutieră, în particular sisteme RDS-TMC\*);

d) interoperabilitatea tehnică a infrastructurilor de telematică.

## **II. Rețeaua de informații și management asupra traficului maritim**

Se consideră *prioritar* orice proiect care este:

a) conform obiectivelor politicii comunitare privind siguranța navigației maritime, sau

b) proiectat să implementeze convenții internaționale și rezoluții ale Organizației Maritime Internaționale (IMO) în domeniul siguranței navigației și referitoare la:

- implementarea sistemului comunitar de înregistrare a navelor care vin în/pleacă din porturile românești sau sunt în tranzit în largul coastelor României, utilizându-se sistemul electronic de schimb de date, incluzând de asemenea transmiterea datelor între nave și instalațiile terestre, acordându-se o atenție deosebită sistemelor electronice de schimb de date (EDI) cu interfețe compatibile;

- dezvoltarea și îmbunătățirea sistemului de radio-navigație GPS (sistemul global de determinare a poziției);

- dezvoltarea și îmbunătățirea sistemelor de management și informații pentru navigația de coastă și portuară (VTS) și a legăturilor lor în vederea urmăririi mai eficiente și mai sigure a traficului maritim, în particular în zonele de convergență, aglomerate sau sensibile pentru mediu;

- implementarea unor tehnici pentru îmbunătățirea urmăririi traficului: baze de date privind fluxurile de trafic, accidentele și incidentele maritime, implementarea unor tehnici pentru analiza fluxurilor de trafic;

- dezvoltarea infrastructurii și a echipamentelor în scopul implementării unui Sistem Global pentru Siguranță și Pericole pe Mare (GMDSS);

---

\*) Un sistem de mesaje digitale - radio pentru traficul rutier, în care mesajul poate fi transmis individual utilizatorului rutier.



- îmbunătățirea sistemelor telematice de schimb de date, în contextul controlului statului în porturi (*port state control*).

### **III. Rețeaua de informații și management asupra traficului pe căile navigabile interioare**

Se consideră *proiect prioritar* orice proiect de infrastructură care include în special:

- a) un sistem de măsurători topo-hidrografice ale gabaritelor de navigație;
- b) un sistem de semnalizare pentru navigație și de dirijare pentru nave, în special pentru navele care transportă mărfuri periculoase și poluante;
- c) sisteme de comunicații pentru cazuri de urgență și siguranța pe căile navigabile interioare.

### **IV. Rețeaua de informații și management asupra traficului aerian**

Se consideră *proiect prioritar* orice proiect care permite creșterea capacității sistemului de management al traficului aerian și optimizarea utilizării acestuia, care face parte dintr-un model de armonizare și integrare a facilităților și procedurilor diferitelor puncte de distribuție naționale și este în concordanță cu standardele internaționale relevante, definite de Organizația Aviației Civile Internaționale (O.A.C.I.) și de către organismele europene competente, toate cele de mai sus ținând cont în special de lucrările Organizației Europene pentru Siguranța Navigației Aeriene (EUROCONTROL).

Astfel de proiecte constau în:

- a) studii privind o mai bună utilizare a spațiului aerian de către diferiții utilizatori și implementarea unui sistem de rute coerent și eficient;
- b) planificarea și managementul traficului aerian care să ajute la realizarea unui echilibru între cerere și ofertă și să ducă la o utilizare optimă a capacităților de control disponibile;
- c) studiile și lucrările necesare pentru armonizarea mijloacelor și procedurilor pentru integrarea diferiților furnizori de servicii, ținând

cont, în special, de liniile directe adoptate de Conferința Europeană a Aviației Civile (ECAC);

d) îmbunătățirea productivității sistemului, în special prin intermediul mijloacelor automate de asistare a controlului de trafic și a sistemelor de detectare și rezolvare a conflictelor potențiale;

e) contribuții la instalarea mijloacelor de comunicație, navigație și supraveghere necesare controlului traficului aerian, inclusiv promovarea de noi tehnologii, în special sateliți și rețele digitale de date, acolo unde aceasta conduce la concordanța cu specificațiile comune europene.

### *Secțiunea a 8-a*

#### **Rețeaua de determinare a poziției și de navigație**

Se consideră *proiect de interes național și european* orice proiect referitor la stabilirea oricărei componente a viitorului Plan European de Radio-navigație sau a sistemului global de determinare a poziției și de navigație prin satelit, care se integrează în următoarea structură:

a) centru de control cuprinzând un sistem de procesare și control;

b) rețea de stații de navigație terestre;

c) un segment de spațiu compus din sateliți care permit transmiterea semnalelor de navigație;

d) rețea de stații de supraveghere.

**LISTA PROIECTELOR PRIORITARE, IDENTIFICATE DE ROMÂNIA ÎMPREUNĂ CU UNIUNEA EUROPEANĂ, CARE URMEAZĂ A FI REALIZATE PÂNĂ ÎN ANUL 2015**

**Rețeaua de căi rutiere**

**Autostrăzi:**

1. Nădlac - Arad - Timișoara - Lugoj - Deva - Sebeș - Sibiu - Pitești
2. Brașov - Ploiești - București
3. Centura București Nord
4. Centura București Sud
5. București - Lehliu - Fetești – Cernavodă - Constanța
6. Mărășești - Buzău - Ploiești

**Drumuri expres:**

1. Sibiu - Brașov
2. București – Giurgiu
3. Timișoara – Stamora Moravița

**Notă:** Având în vedere importanța dezvoltării echilibrate a rețelei de autostrăzi și drumuri expres, începând cu anul 2003 se vor efectua studii de fezabilitate privind secțiunile de autostrăzi și drumuri expres amplasate în zona Transilvania, tronsonul Borș– Oradea – Cluj-Napoca –Târgu Mureș - Brașov.

**Rețeaua de căi ferate**

**Rețeaua feroviară convențională :**

1. Curtici - Arad - Simeria - Vințu de Jos - Alba Iulia - Coșlariu - Copșa Mică - Brașov - Ploiești - București - Fetești - Medgidia - Constanța
2. Arad - Timișoara - Caransebeș - Drobeta Turnu-Severin - Strehaia - Craiova - Calafat
3. Ungheni - Cristești Jijia - Iași - Pașcani - Bacău -Adjud - Mărășești - Focșani - Buzău - Ploiești - București - Giurgiu
4. Halmeu - Satu Mare - Oradea - Poieni - Cluj-Napoca -Apahida - Coșlariu
5. Buzău - Făurei - Brăila - Galați - Reni

6. Craiova – Roșiori de Vede - Videle - București - Giurgiu
7. Vicșani - Suceava - Pașcani
8. Vințu de Jos - Sibiu - Râmnicu Vâlcea - Vâlcele - Pitești - București
9. Oradea - Episcopia Bihorului

**Porturi interioare și rețeaua de căi navigabile:**

1. Dunărea (Baziaș - portul Cernavodă - portul Brăila - portul Sulina)
2. Canalul Dunăre - Marea Neagră (portul Cernavodă - Poarta Albă - portul Constanța)
3. Canalul Poarta Albă - Midia - Năvodari
4. Portul Sulina
5. Portul Tulcea
6. Portul Galați
7. Portul Brăila
8. Portul Cernavodă
9. Portul Călărași
10. Portul Oltenița
11. Portul Giurgiu
12. Portul Drobeta Turnu-Severin
13. Portul Moldova Nouă

**Aeroporturi:**

1. Arad
2. București Băneasa
3. București Otopeni
4. Bacău
5. Cluj-Napoca
6. Constanța
7. Iași
8. Oradea
9. Satu Mare
10. Sibiu
11. Suceava
12. Timișoara
13. Târgu Mureș

**Porturi maritime:**

1. Portul Constanța

**Rețeaua de transport combinat :**

1. Alba Iulia
2. Bacău
3. Bradu de Sus (Pitești)
4. Brașov Triaj
5. Bucureștii Noi
6. Buzău Sud
7. Cluj-Napoca Est
8. Constanța Mărfuri
9. Craiova
10. Deva
11. Galați Mărfuri
12. Glogovăț (Arad)
13. Mediaș
14. Oradea Est
15. Ploiești Crâng
16. Semenic ( Timișoara Sud)
17. Socola Mărfuri
18. Titan (București Sud)
19. Tulcea Mărfuri
20. Terminalul Port Constanța
21. Terminalul Giurgiu Port

# PROIECTE PRIORITARE IDENTIFICATE DE ROMÂNIA ÎMPREUNA CU UNIUNEA EUROPEANA

Anexa nr. 3(a)

## RETEAUA DE CAI RUTIERE

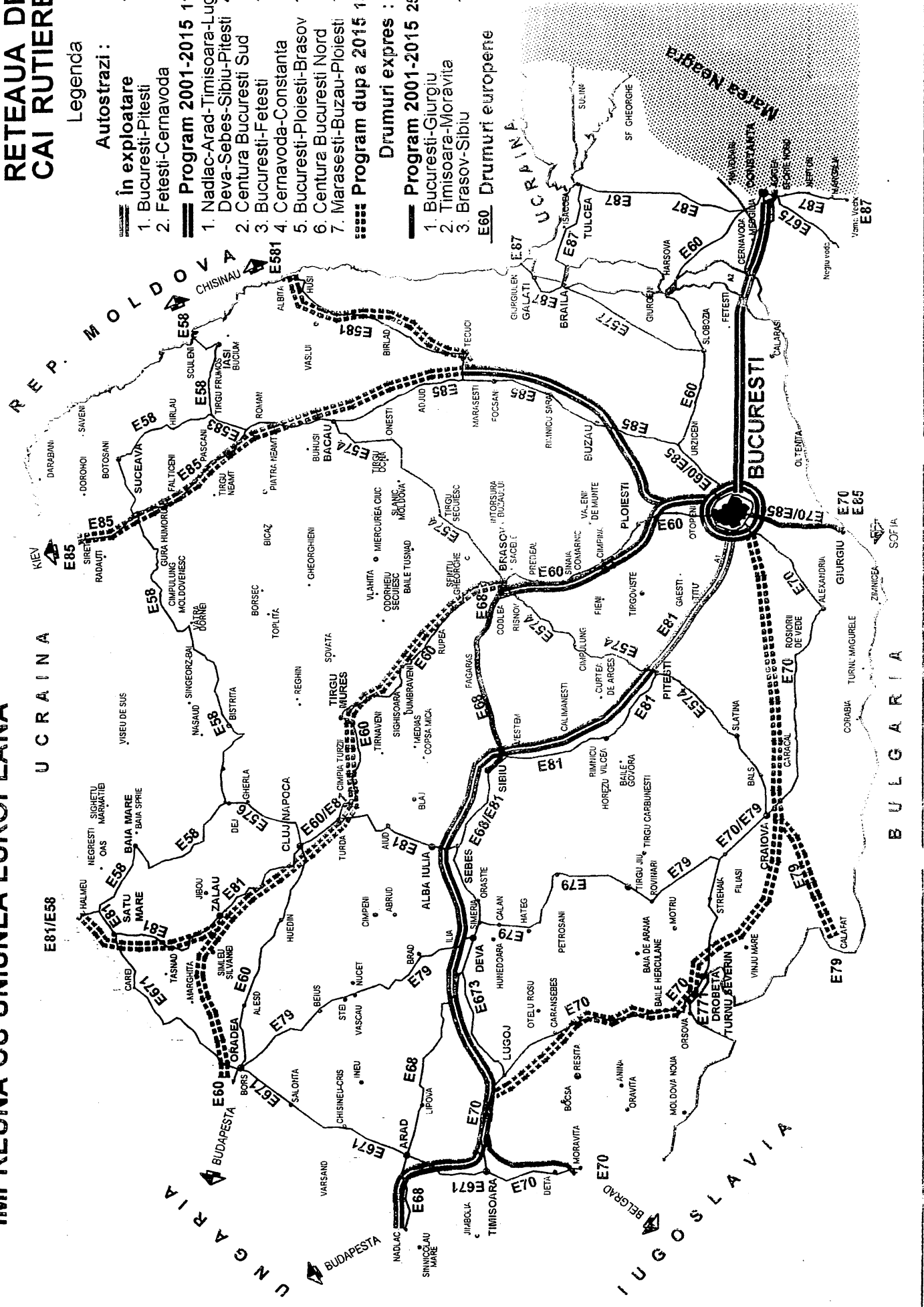
### Legenda

#### Autostrazi:

- În exploatare**
1. Bucuresti-Pitesti 113 km
  2. Fetesti-Cernavoda 96 km
  3. Fetesti-Cernavoda 17 km
- Program 2001-2015**
1. Nadlac-Arad-Timisoara-Lugoj-Deva-Sebes-Sibiu-Pitesti 460 km
  2. Centura Bucuresti Sud 46 km
  3. Bucuresti-Fetesti 134 km
  4. Cernavoda-Constanta 50 km
  5. Bucuresti-Ploiesti-Brasov 170 km
  6. Centura Bucuresti Nord 51 km
  7. Marasesti-Buzau-Ploiesti 152 km
- Program dupa 2015** 1370 km

#### Drumuri expres:

- Program 2001-2015**
1. Bucuresti-Giurgiu 49 km
  2. Timisoara-Moravita 73 km
  3. Brasov-Sibiu 126 km
- E60 Drumuri europene**



U C R A I N A

B U L G A R I A

U N G A R I A

M O L D O V A

# PROIECTE PRIORITYRE IDENTIFICATE DE ROMÂNIA ÎMPREUNA CU UNIUNEA EUROPEANA

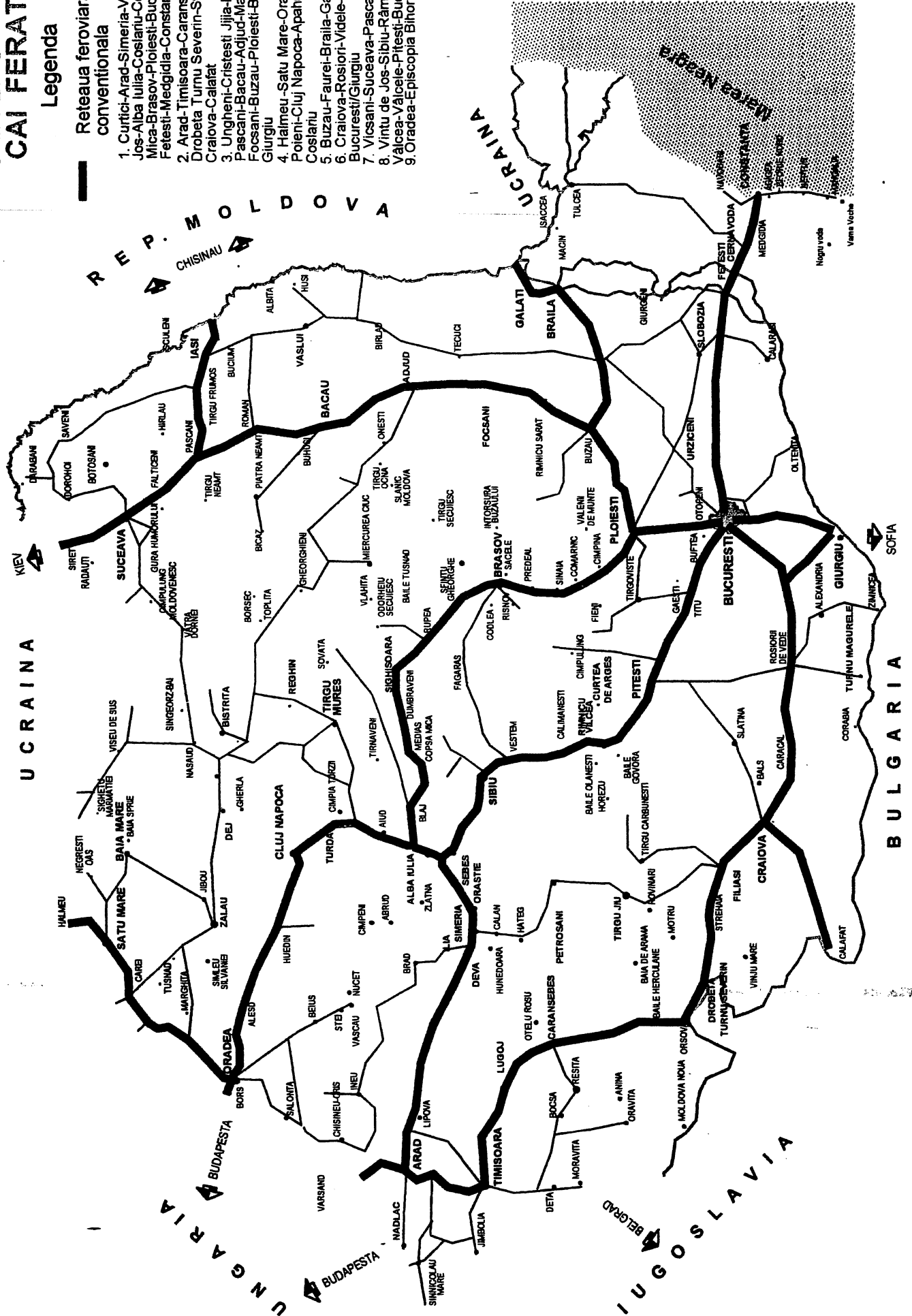
Anexa nr. 3(b)

## RETEAUA DE CAI FERATE

### Legenda

— Reteaua feroviara conventionala

1. Curtici-Arad-Simeria-Vintu de Jos-Alba Iulia-Cosliariu-Copsa Mica-Brasov-Ploiesti-Bucuresti-Fetesti-Medgidia-Constanta
2. Arad-Timisora-Caransebes-Drobeta Turnu Severin-Strehaia-Craiova-Calatat
3. Ungheni-Cristesti-Jilija-Iasi-Pascani-Bacau-Adjud-Marasesti-Focsani-Buzau-Ploiesti-Bucuresti-Giurgiu
4. Halmeu-Satu Mare-Oradea-Poeni-Cluj Napoca-Apahida-Cosliariu
5. Buzau-Faurai-Braila-Galati-Rent-Bucuresti-Giurgiu
6. Craiova-Rosiori-Videle-Bucuresti-Giurgiu
7. Vicsani-Suceava-Pascani
8. Vintu de Jos-Sibiu-Râmnicu Valcea-Vâlcele-Pitești-Bucuresti
9. Oradea-Episcopia Bihor



# PROIECTE PRIORITYRE IDENTIFICATE DE ROMÂNIA ÎMPREUNA CU UNIUNEA EUROPEANA

# Anexa nr. 3(c) RETEAUA DE CAI NAVIGABILE INTERIOARE SI NODURI

## Legenda

- Cai navigabile
- Aeroporturi
- Porturi
- Terminale de transport combinat
- Drumuri europene

