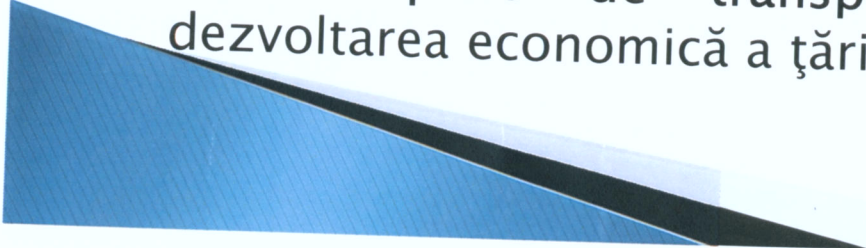


# Master Planul General de Transport al României



# Introducere

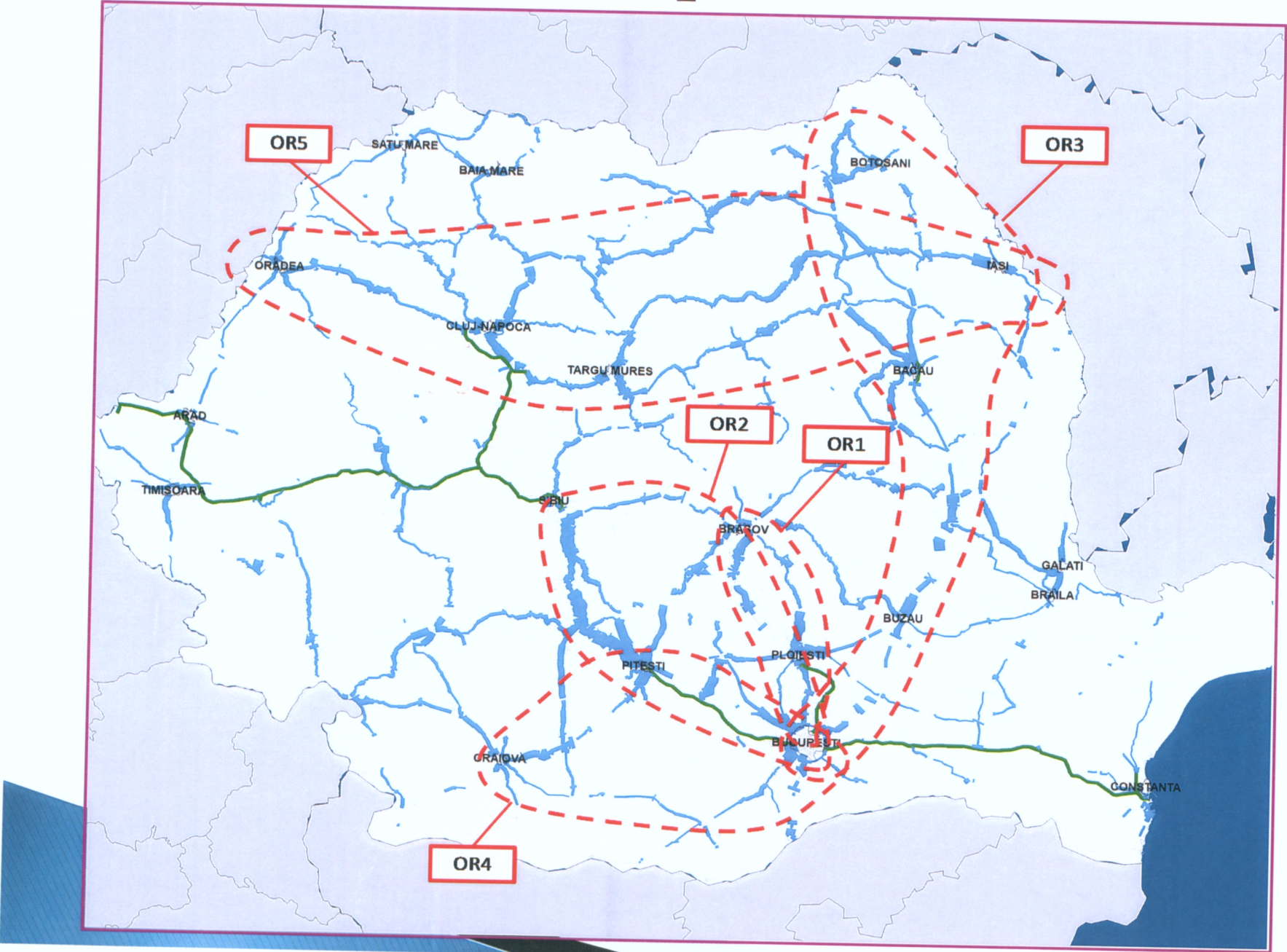
- ▶ **Ce este Master Planul General de Transport (MPGT)?**
    - document strategic integrat care va sta la baza planificării investițiilor în transporturi pentru perioada 2014–2030;
    - document obligatoriu fără de care nu vor putea fi accesate fondurile structurale pentru transporturi aferente perioadei 2014–2020;
    - instrument de modelare în transporturi – a fost elaborat un Model National de Transport (MNT) multimodal pentru testarea și selecția proiectelor;
    - Evaluare Strategica de Mediu.
  
  - ▶ **Obiectivul general al MPGT**
    - asigurarea condițiilor pentru a realiza un sistem de transport eficient, durabil, flexibil, sigur, echilibrat între modurile de transport, în armonie cu mediul și în conectivitate cu rețelele transeuropene de transport – precondiții esențiale pentru dezvoltarea economică a țării.
- 

# Situatia actuala – sector rutier

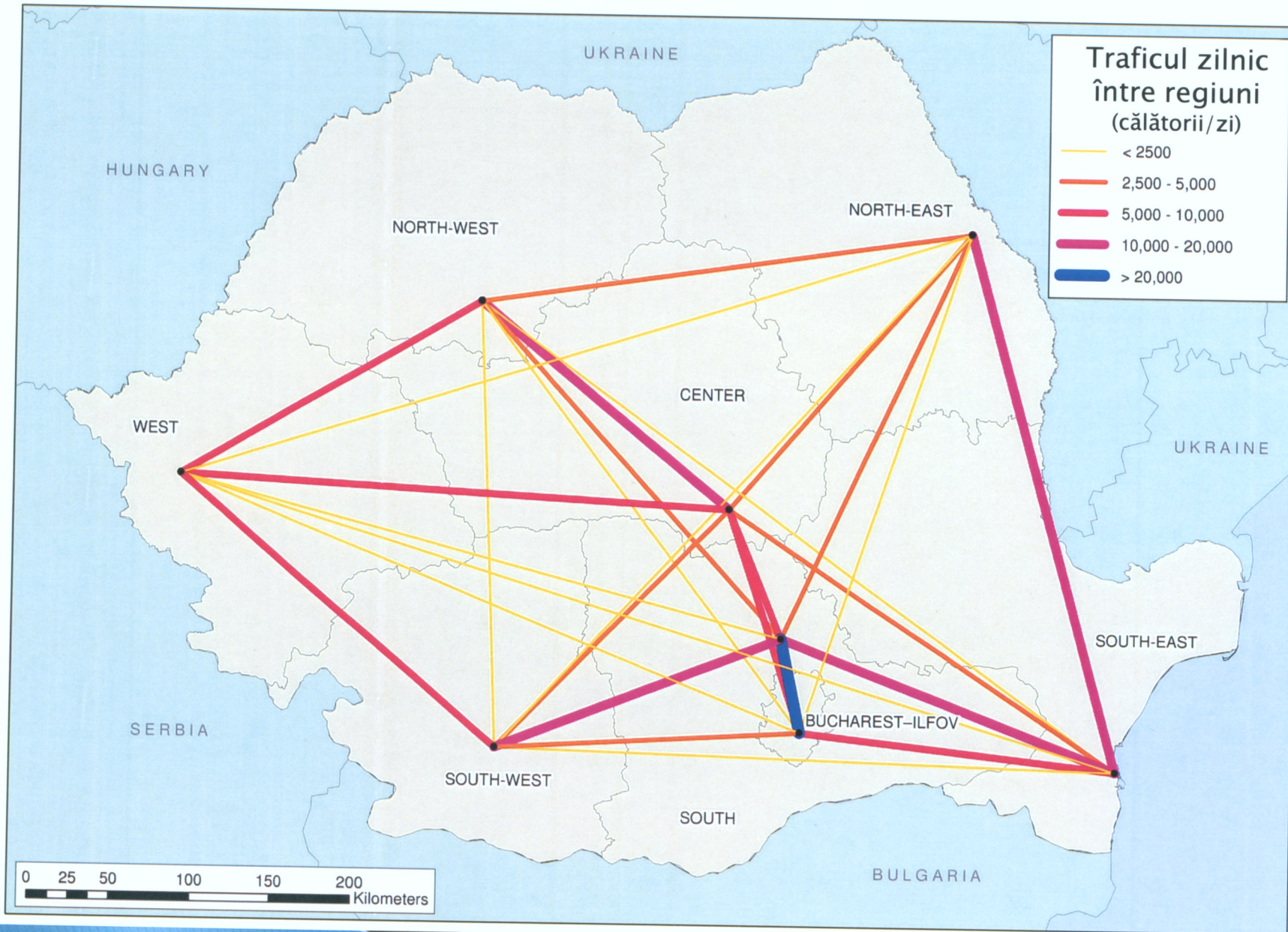
*Situatia actuala conform INS, decembrie 2013*

Nr. Crt.	Tip retea transport	Km
1	Autostrazi	644
2	Drumuri Expres	0
3	Drumuri Nationale	16,466
4	Drumuri Judetene	35,587
5	Drumuri Comunale	32,190
Total		84,887

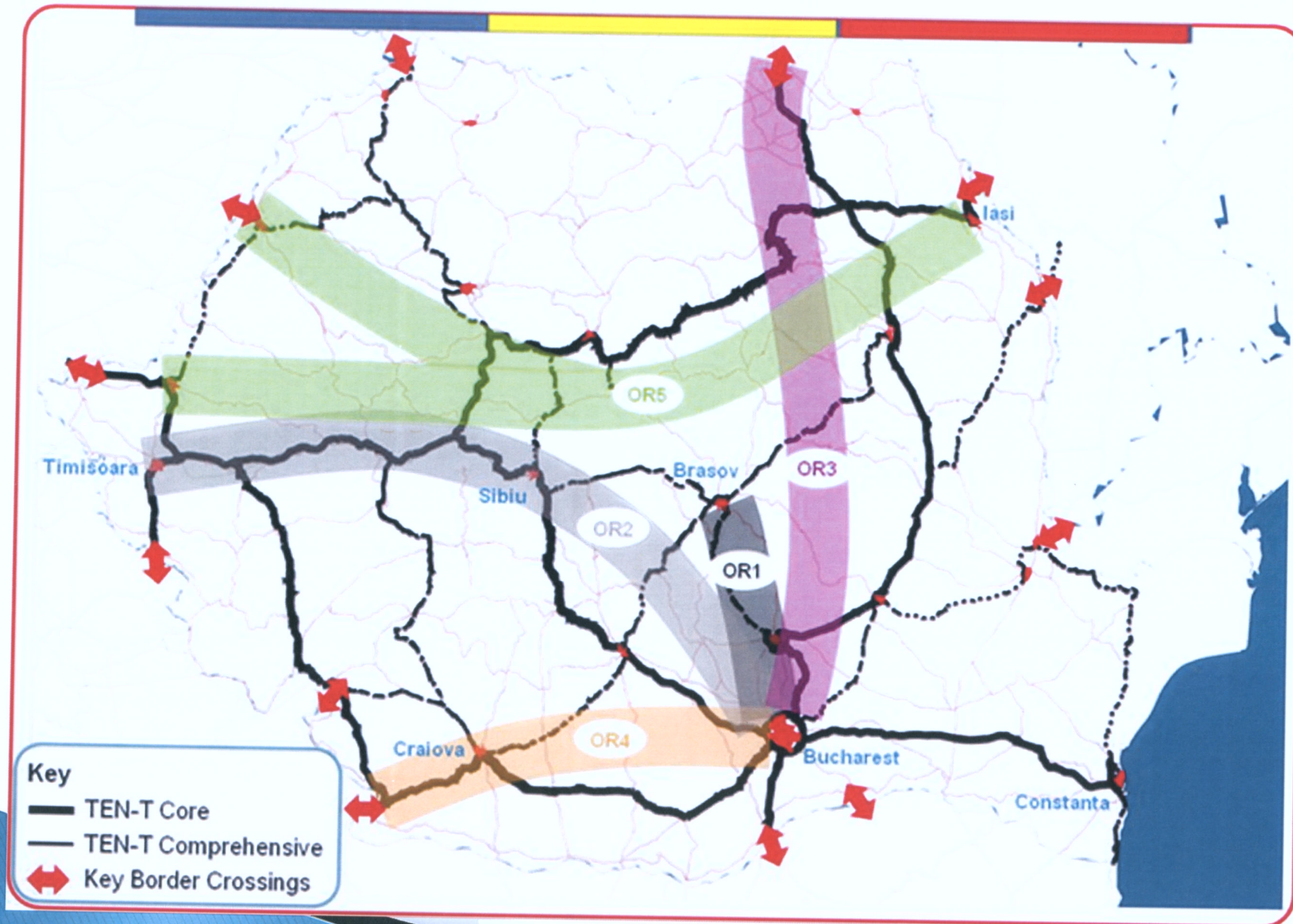
# Figura 1. Analiza timpilor de intarziere



# Figura 4. Analiza cererii de transport între regiuni

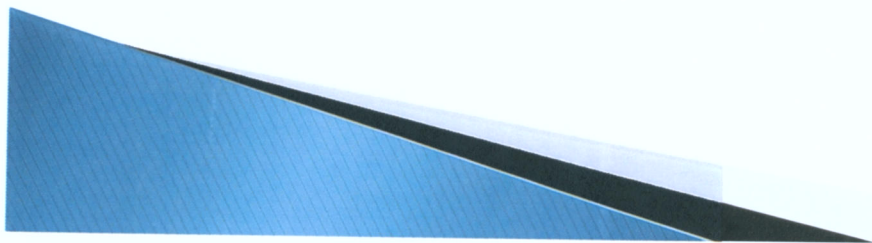


# Identificarea Coridoarelor de Conectivitate Nationala



# Descrierea Coridoarelor de Conectivitate Nationala

- *OR1* – Conectează Bucuresti cu Reg. Centru (conexiune intre polii urbani Bucuresti, Ploiesti, Brasov)
- *OR2* – Conectează Bucuresti cu Regiunea Centru si Vest și Europa de Vest (conexiune intre polii urbani Bucuresti, Sibiu, Deva, Timisoara, Arad)
- *OR3* – Conecteaza Bucuresti cu Regiunea NE respectiv cu Ucraina și Rep. Moldova (conexiune intre polii urbani Bucuresti, Bacau, Suceava)
- *OR4* – Conecteaza Bucuresti cu Regiunea SV respectiv cu Vestul Bulgarie si Serbia (conexiune intre polii urbani Bucuresti și Craiova)
- *OR5* – Conecteaza Regiunea NE cu Regiunea Vest respectiv cu Europa de Vest (conexiune intre polii urbani Iasi, Tg. Mureș, Arad, Cluj Napoca, Oradea)



# Sector rutier – identificare interventii/proiecte

## Lista proiecte MPGT – Autostrazi + Drumuri expres

Nr.	Denumire proiect	Lungime (km)	Cost estimat (mil EUR, fara TVA)	EIRR	Scor MCA
SECTOR RUTIER – Autostrazi					
1	Autostrada Sibiu-Brasov	103	690	17.3%	57.6
2	Autostrada Ploiesti-Comarnic	49	310	12.5%	39.4
3	Autostrada Craiova-Pitesti	115	870	12.2%	34.4
5	Autostrada Comarnic-Brasov	54	1,117	8.8%	15.5
6	Autostrada Brasov-Bacau	158	2,068	7.1%	14.9
	Subtotal Autostrazi	479	5,055		
SECTOR RUTIER – Drumuri expres					
1	Modernizarea centurii existente de sud a Bucurestiului la nivel de drum expres	35	176	14.5%	71.0
2	Drum expres Bacau-Suceava	129	645	12.6%	70.2
3	Drum expres Suceava-Siret	38	186	11.7%	65.1
4	Drum expres Buzau-Focsani	80	500	12.0%	60.8
5	Drum expres Bacau-Focsani-Braila-Galati	213	1,024	11.2%	46.5
6	Drum expres Gilau-Bors	177	1,227	10.7%	44.2
7	Drum expres Turda-Halmeu	187	975	13.5%	44.0
8	Drum expres Gaesti-Ploiesti-Buzau-Braila	245	1,280	11.9%	43.4
9	Drum expres Lugoj- Craiova	246	1,811	10.0%	40.1
10	Drum expres Bucuresti – Alexandria – Craiova	195	952	8,1%	37,3
11	Drum expres Sibiu-Pitesti	115	1,977	9.3%	36.4
12	Drum expres Suceava-Botosani	30	346	8.9%	32.3
13	Drum expres Pascani-Iasi-Ungheni	75	450	8.5%	34.0
14	Drum expres Targu Mures-Pascani	280	3,650	8.4%	31.9
15	Drum expres Brasov-Pitesti	119	1,843	9.1%	25.4
16	Drum expres Bacau-Piatra Neamt	53	335	10.6%	19.4
17	Drum expres Constanta-Tulcea-Braila (inclusiv podul de la Braila)	186	1,369	5.4%	17.1
	Subtotal drumuri expres	2,403	18,746		



*Autostrada A4 Wrocław – Cracovia. Exemplu de autostradă construită sustenabil în Polonia (două benzi cu posibilitatea de extindere la trei benzi)*



*Drum Expres (Brza Cesta) în Croația în apropiere de Zagreb  
(cu spațiu median dedicat dezvoltării ulterioare)*



*Structură de drum express cu trei benzi pe sens și cu spațiu median dedicat pentru dezvoltare la profil de autostradă, cu impact redus asupra traficului pe perioada lucrărilor și cu investiție financiară mică. Se observă cu nu se fac intervenții la lucrările periferice precum benzi de accelerare/decelerare, canale de scurgere sau instalații de iluminat.*



# Sector rutier – identificare interventii/proiecte

## *Lista de proiecte MPGT – variante de ocolire*

VO rezolvate prin implementarea Autostrazilor si Drumurilor Expres recomandate		VO suplimentare identificate conform analizei prezentate anterior			
1	Fagaras (autostrada Sibiu-Brasov)			Lungime (km)	Valoare (mil EUR)
2	Slatina, Bals (autostrada Pitesti-Craiova)	1	Bistrita	14.59	37.8
3	Tg. Secuiesc, Onesti (autostrada Brasov-Bacau)	2	Zalau	9	43.2
4	Sinaia, Busteni, Rasnov, Comarnic (autostrada Comarnic-Brasov)	3	Sighisoara	13.06	51.36
5	Buzau, Ramnicu Sarat, Focsani (DE Buzau-Focsani)	4	Miercurea Ciuc	19.1	42.04
6	Mihailesti, Alexandria, Rosiori, Caracal, Craiova (DE Bucuresti-Alexandria-Craiova)	5	Sfantu Gheorghe	8	17.6
6	Bacau, Adjud, Braila, Galati (DE Bacau-Focsani-Braila-Galati/Giurgiulesti)	6	Ramnicu Valcea	22	91.3
7	Dej, Baia Mare, Satu Mare, Gherla, Apahida (DE Turda-Halmeu)	7	Giurgiu	9	19.8
8	Gaesti, Targoviste, Mizil, Ianca (DE Gaesti-Ploiesti-Buzau-Braila)	8	Vaslui	9	19.8
9	Caransebes, Drobeta Turnu Severin, Strehaia, Filiasi (DE Lugoj-Craiova)	9	Barlad	11.28	24.82
10	Curtea de Arges (DE Sibiu-Pitesti)	10	Slobozia	11	24.2
11	Pascani, Tg. Frumos, Iasi (DE Pascani-Iasi-Ungheni)	11	Beclean	6	16.2
12	Targu Neamt (DE Targu Mures-Pascani)	12	Vatra Dornei	3.81	30.5
13	Campulung, Rucar, Bran (DE Brasov-Pitesti)	13	Campulung Moldovenesc	18	122.5
14	Buhusi, Rosnov, Piatra Neamt (DE Bacau-Piatra Neamt)	14	Mangalia	8	17.6
15	Babadag, Tulcea, Isaccea, Macin (DE Constanta-Tulcea-Braila-Galati)		<b>TOTAL</b>	<b>172 km</b>	<b>586 mil EUR</b>

# Sector rutier – identificare interventii/proiecte

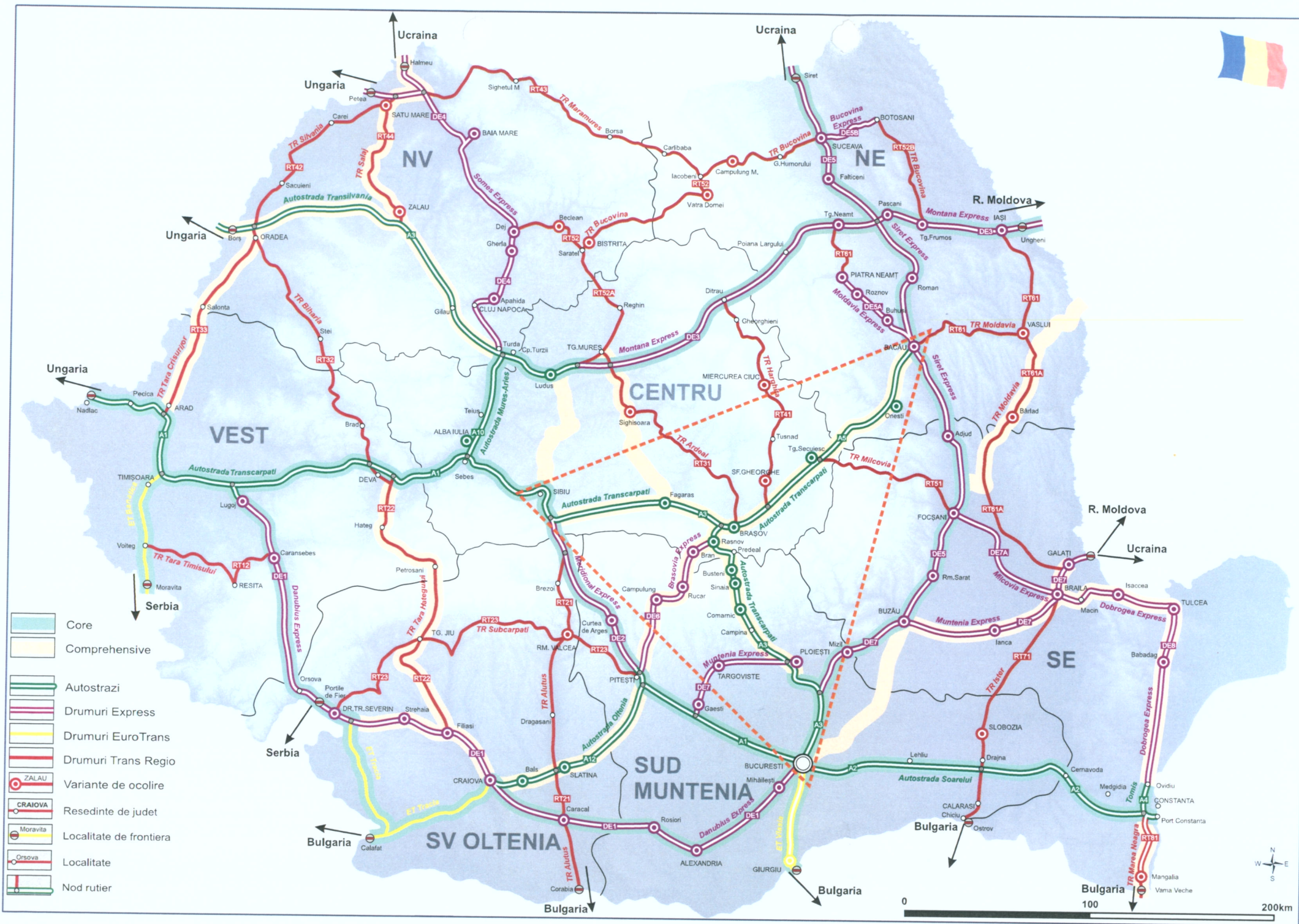
## Lista de proiecte MPGT – drumuri Regiotrans si Eurotrans

Nr.	Denumire proiect	Lungime (km)	Cost estimat (preturi 2014, mil EUR, fara TVA)	Stare tehnica	Indicator Deservire a populatiei	Indicator Mobilitate Urbana	Scor MCA
<b>SECTOR RUTIER – DRUMURI Transregio</b>							
1	Braila – Slobozia – Dranjna (A2) – Calarasi – Chiciu (BG)	142	71	2.33	7289	0.71	3.46
2	Brasov – Sighisoara – Tg Mures (DE 3)	161	102.1	2.64	7353	0.65	3.42
3	A5 – Sf. Gheorghe – B. Tusnad – Miercurea Ciuc – Ditrau (DE 3)	147	79.1	3.32	5928	0.65	3.16
5	Iasi – Vaslui – Bacau	151	158.9	3.38	6702	0.49	3.09
6	Piatra Neamt – Tg. Neamt	44	27				
6	Focsani – Tg. Secuiesc	119	84	2.37	6287	0.60	2.99
7	A3 (Oradea) – Carei – Satu Mare – DE 4	137	68.5	2.88	5881	0.54	2.74
8	Corabia – Caracal – Dragasani – Rm. Valcea – DE 1	199	112.4	2.61	5234	0.37	2.41
9	A1 – Arad – Salonta – Oradea	122	60.5	1.15	6081	0.63	2.37
10	Saratel – Reghin – Tg Mures	78	44	1.00	9154	0.49	2.20
11	Vatra Dornei – Bistrita – Saratel – Dej	242	151.5	2.03	4387	0.40	1.82
12	Iacobeni – Borsa – S.Marmatiei – Negresti Oas – DE 4	235	159.1	2.03	3359	0.53	1.71
13	Caransebes – Resita – Bocsa – Voiteg	104	62.6	1.83	3231	0.52	1.62
14	Filiasi – Tg. Jiu – Petrosani – Hateg – Deva – A1	226	136.5	1.08	4518	0.57	1.54
15	A1 (Deva) – Brad – Stei – Oradea – A3	197	124.3	1.00	4197	0.57	1.50
16	Vaslui–Barlada–Tecuci–Galati	179	89.5				
17	Braila–Slobozia–Draja–Calarasi–Chiciu	142	71				
18	Constanta–Manalia–Vama Veche	49	24.5				
<b>Subtotal Drumuri Transregio</b>		<b>2,674</b>	<b>1,626.5</b>				
<b>ROAD SECTOR – DRUMURI EUROSTRANS</b>							
1	A1 – Timisoara – Moravita (SRB)	59	29.5	3.90	8577	0.67	4.05
2	Bucuresti – Giurgiu (BG)	55	41.3	2.02	11041	0.35	2.71
3	Craiova – Calafat (BG)	83	41.5	1.00	7977	0.56	2.40
4	Drobeta Tr. Severin – Calafat (BG)	96	50.8	2.22	4308	0.41	1.91
<b>Subtotal Drumuri Eurotrans</b>		<b>293.0</b>	<b>163.1</b>				

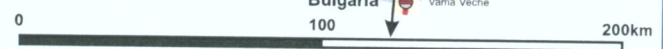
# Situatia propusa in MPGT – sector rutier

## *Propuneri MPGT sector rutier*

Nr. Crt.	Tip retea transport	Km	Valoare (mil. Euro)
1	Autostrazi	479	5,055
2	Drumuri Expres	2,403	18,746
3	Drumuri TransRegionale	2,674	1,627
4	Drumuri EuroTrans	293	163
5	Variante ocolitoare	172	586
Total general		6021	26177



- Core
- Comprehensive
- Autostrazi
- Drumuri Express
- Drumuri EuroTrans
- Drumuri Trans Regio
- Variante de ocolire
- Resedinte de judet
- Localitate de frontiera
- Localitate
- Nod rutier



# Situatia actuala – sector feroviar

*Situatia actuala conform INS si CFR S.A., decembrie 2013*

Nr. Crt.	Tipul liniei de cale ferata	Lungime ruta de cale ferata (Km)	Lungime linie de cale ferata (Km)
1	Electrica dubla	2,377	4,754
2	Electrica simpla	1,653	1,653
3	Diesel dubla	531	1,062
4	Diesel simpla	6,207	6,207
	Subtotal	10,768	13,676
5	Linii auxiliare		5,290
Total linie de cale ferata, din care:			18,966
Linie scadenta la reparatii capitale			8,264

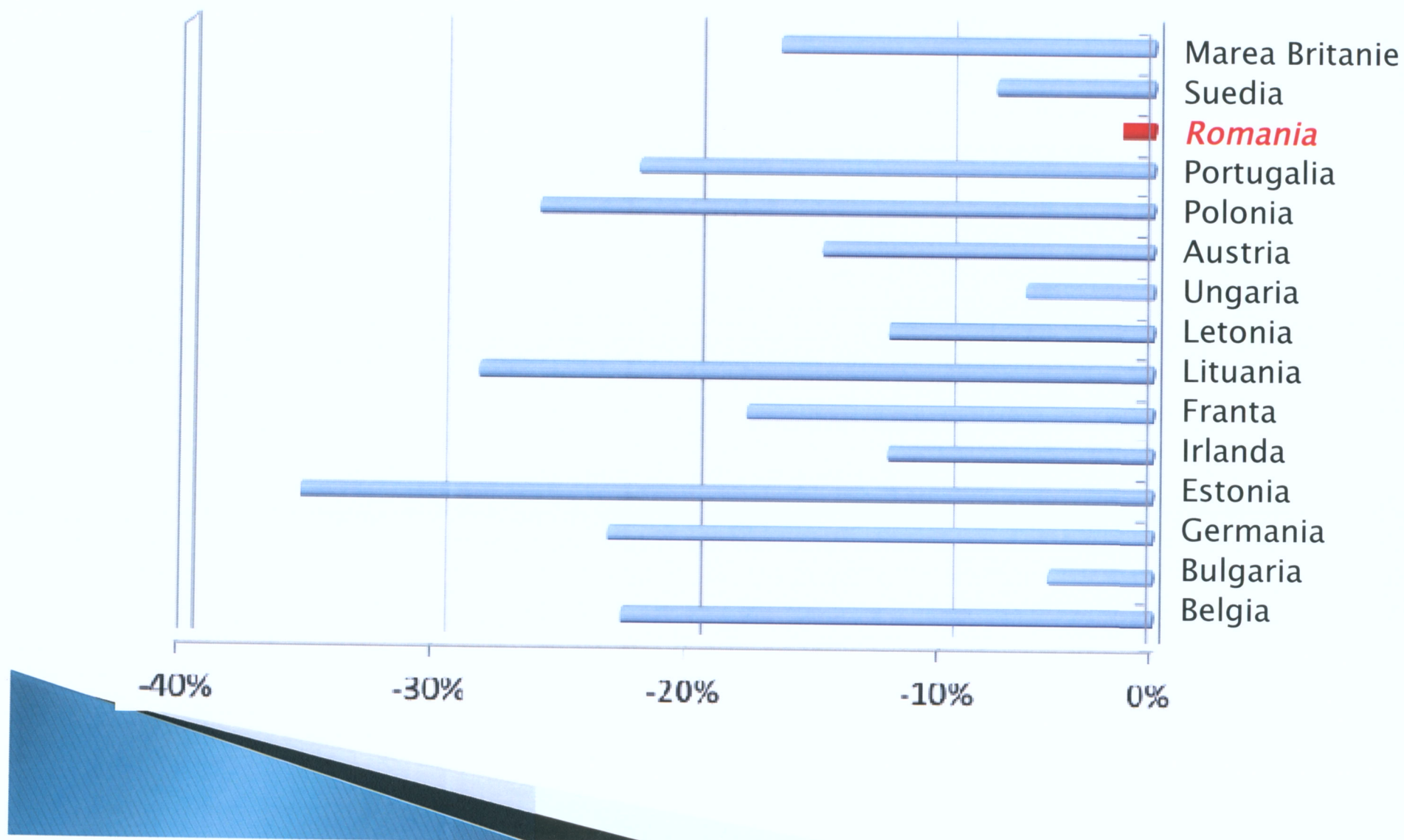
*Comparație fonduri actuale vs. fonduri necesare retea actuala*

Nr. Crt.	Tip interventie	Actual (mil EUR/an)	Necesar (mil EUR/an)	Grad de asigurare surse de finantare
1	Intretinere si reparatii curente	315-340	388	81%-88%
2	Reparatii capitale (REK)	10-20	446	2.2%-4.5%
3	Recuperare backlog de REK	0	940	0%
TOTAL		325-360	1,774	18.3%-20%
Echivalent Kilometri Intretinere		~13,265 km	18,966 km	~70%



## Figura 2. Politici de rationalizare a cailor ferate in tarile din UE

Reduceri linie de cale ferata in perioada 1970-2011



# Pachetul de reforma propus - sector feroviar

## *Pachetul de reforma feroviara propus in MPGT*

### Accent pe o rețea redusă

Reducerea la o rețea sustenabilă, de ex. 60% din nr total de km cale ferată care înregistrează 90% din cerere

Alocarea unui buget crescut pentru întreținere curentă și reparații capitale periodice pe rețeaua redusă

Reabilitarea rețelei reduse la viteza originală de proiectare. Prioritățile inițiale finanțate prin fonduri UE până în 2020, cu un program în derulare, finanțat de stat (de ex. 500 km linie pe an)

Modernizarea celor mai utilizate tronsoane ale rețelei reduse

Restul rețelei nu va mai fi finanțată din fonduri naționale dar poate fi parțial preluată, acolo unde este relevant, de autoritățile locale

### Servicii competitive pentru pasageri

Definirea unui nivel competitiv al CSP (corespunzând rețelei reduse, cu frecvențe crescute, etc)

Licitații deschise pentru Contractele de Servicii Publice, împreună cu operarea stațiilor pe liniile respective

Achiziționarea unui pachet de material rulant nou și performant prin intermediul unei companii de leasing de material rulant din subordinea MT (care va prelua, de asemenea, activele CFR Calatori pentru a putea echidistanța)  
Permite o competiție echidistantă pentru licitațiile viitoare

### Sistem de responsabilizare pentru performanță

Definirea unor indicatori cheie de performanță solizi pentru Contractele de Servicii Publice

Stabilirea unui sistem de plăți în funcție de performanțe la nivelul operatorului, de ex deducerea penalităților pentru întârzierile trenurilor din CSP

Extinderea sistemului de plăți în funcție de performanță între operatori și administratorul de infrastructură, de ex. deducerea penalităților pentru întârzierile cauzate de infrastructură, din TUI

### Program de creștere a eficienței


Auditarea activelor, eficienței operării și eficienței costurilor

Măsuri de reducere a costurilor: de ex. active din afara rețelei primare, stații, linii secundare în exces

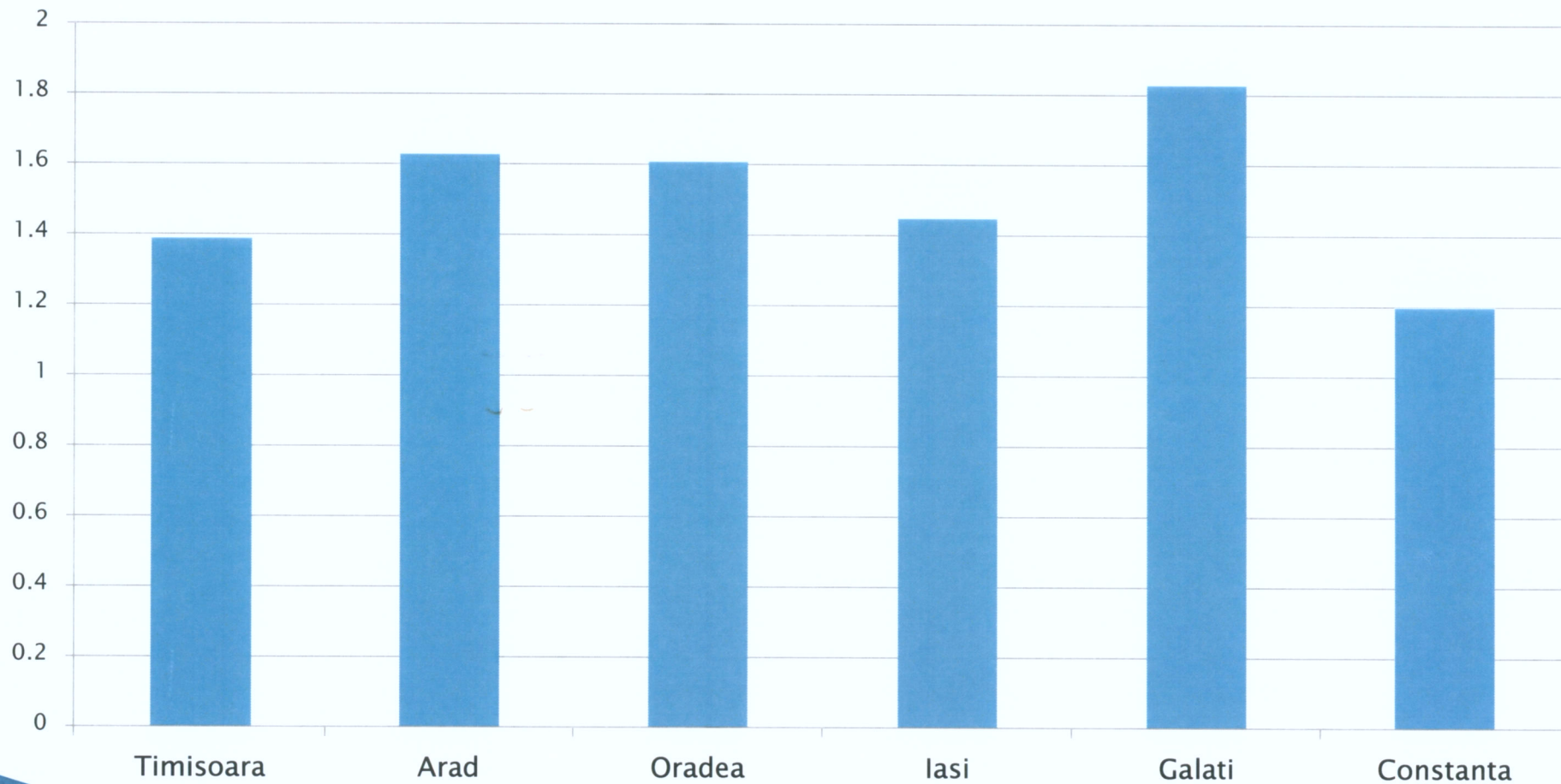
Proiecte de eficiență: de ex. eficiență energetică, comandă centrală, întreținere regională, etc.

# Sector feroviar – definire obiective specifice

## *Criteria utilizate in analiza pentru definirea obiectivelor specifice*

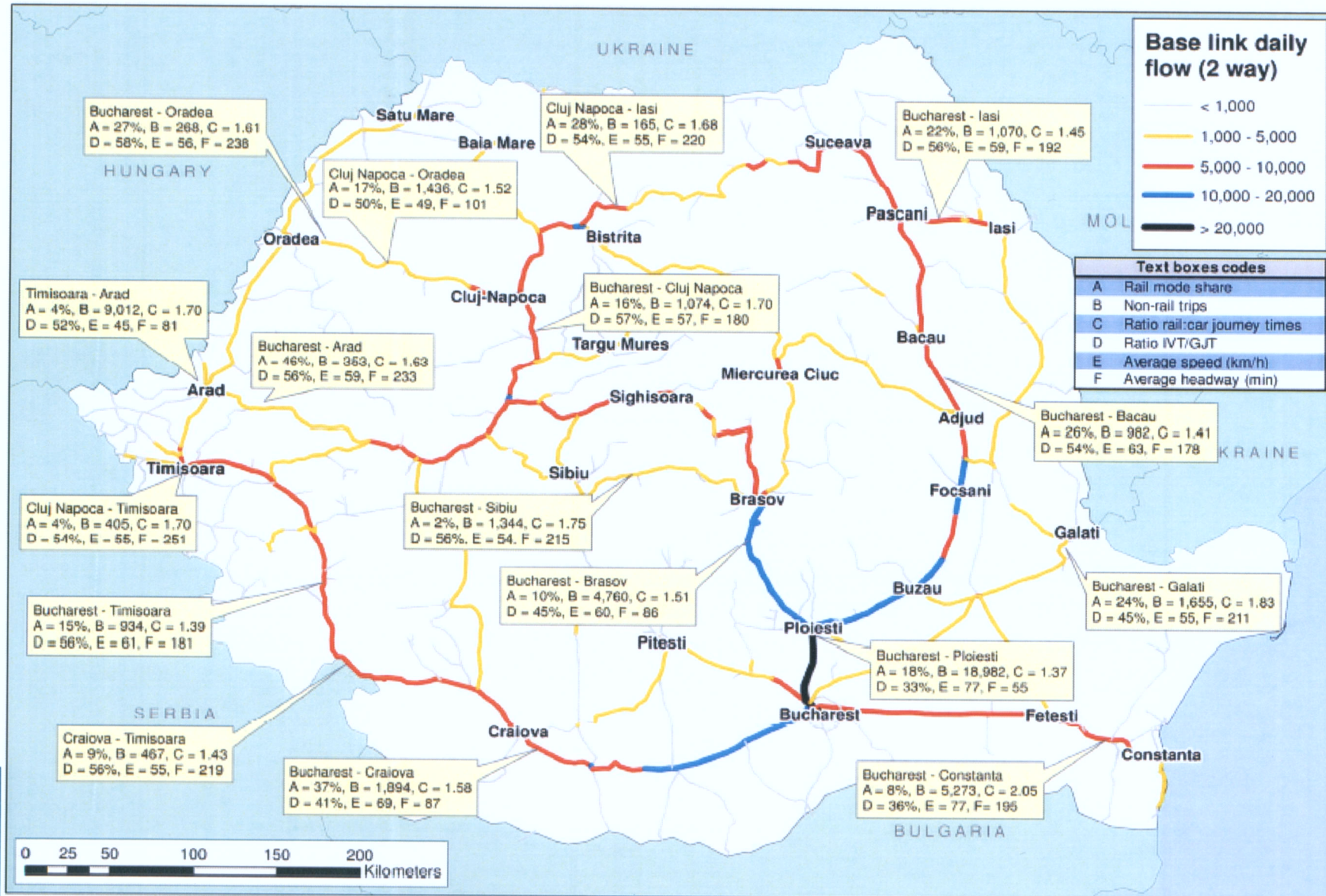
1. Cota de piata a transportului feroviar (A)
  2. Numarul de calatorii care nu se efectueaza pe calea ferata, pe fiecare serviciu analizat (B)
  3. Raportul intre durata calatoriei cu trenul si durata calatoriei pe cale rutiera (C)
  4. Raportul intre durata efectiva a calatoriei si durata totala necesara pentru a efectua calatoria – unde se includ timpii de asteptare a trenului, durata de acces in statie, pretul biletelor convertit in unitati de timp (D)
  5. Viteza medie (viteza comerciala) (E)
  6. Frecventa medie a serviciilor (F)
- 

# Raportul dintre timpii de parcurs în sistemul feroviar versus sistemul rutier între București și principalele orașe ale țării (door to door)

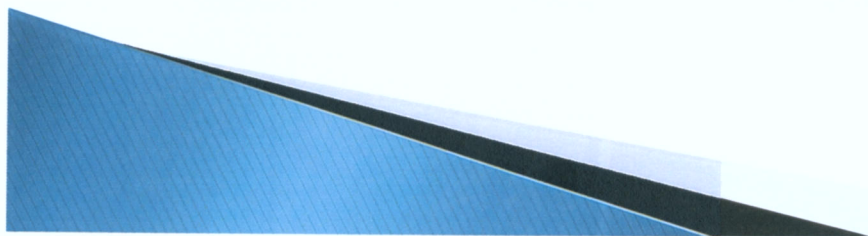
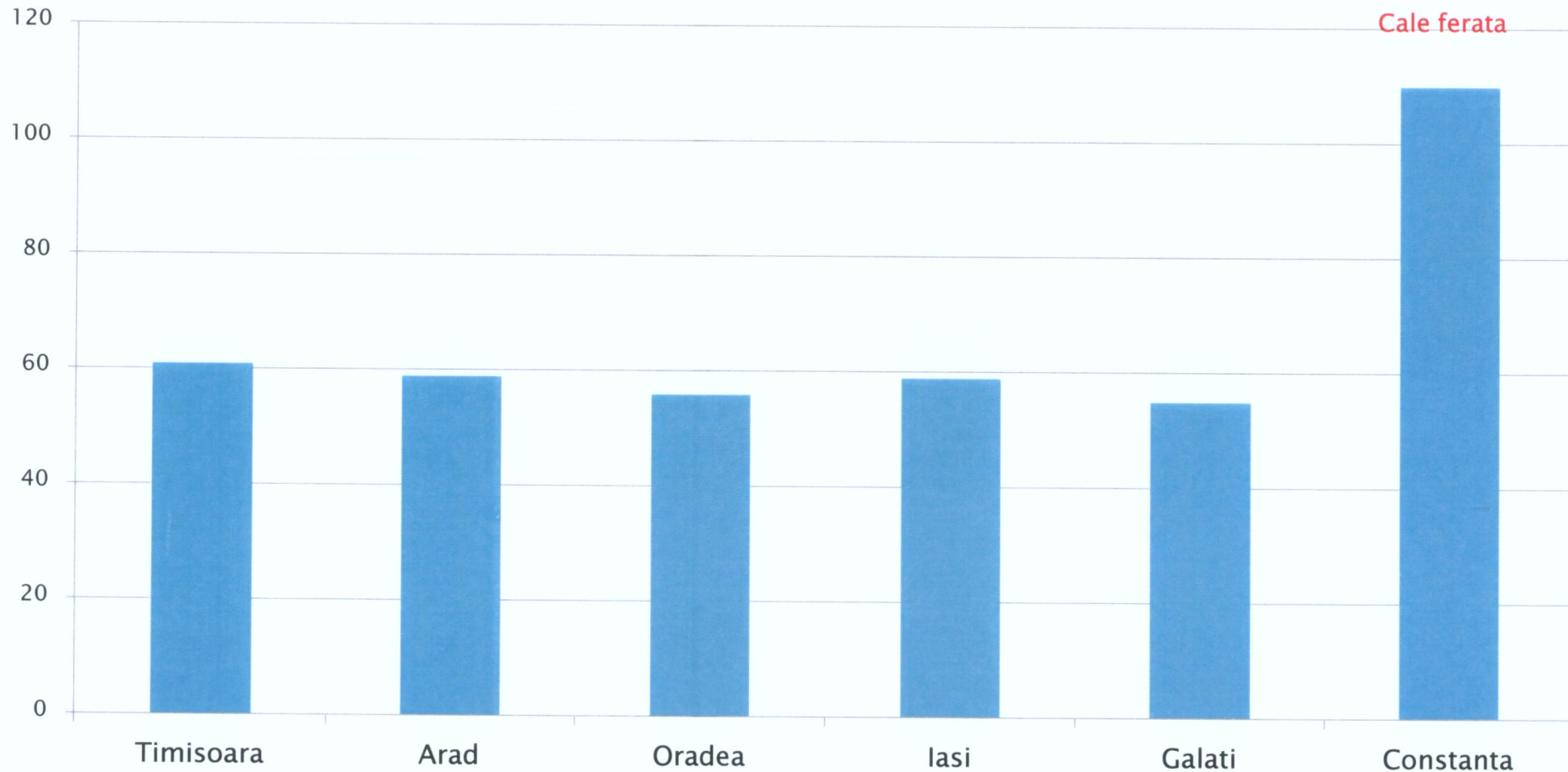


# Sector feroviar – definire obiective specifice

Sumar analiza coridoare/sectiuni individuale pentru identificare interventii necesare

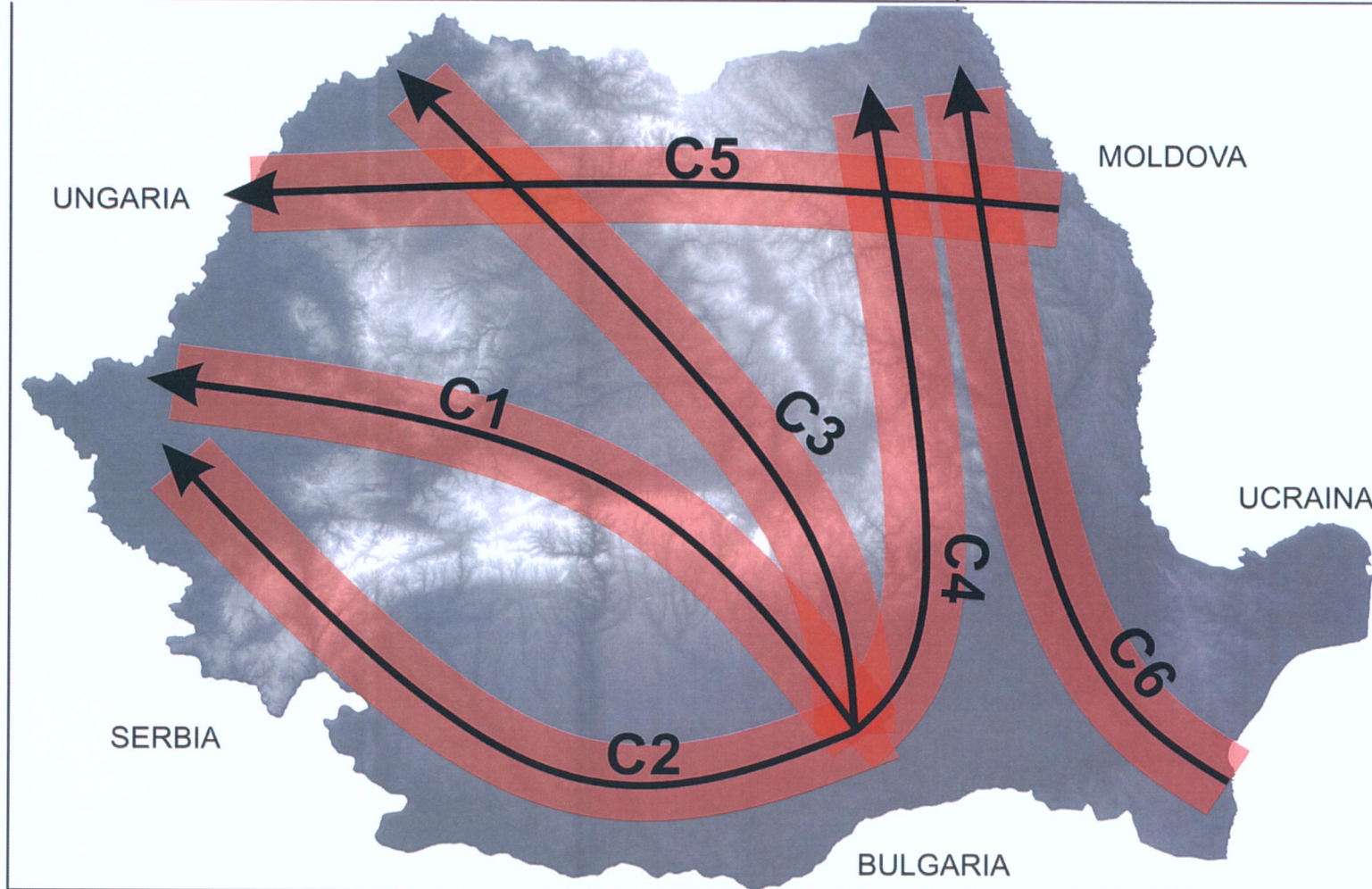


# Viteza medie (viteza comerciala) între București și principalele orașe ale țării



# Sector feroviar – Coridoare de Conectivitate Nationala

Nr. crt.	Coridor	Origine	Destinatie	Durată actuală	Durata țintă	Intervenție propusă
1.	C1	Bucuresti	Europa de Vest via Teius	12h 10min	6h 30min	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Creșterea vitezei maxime la 160 km/h</li> <li>- Creșterea vitezei de croaziera la 100 km/h</li> <li>- Modificare mers de tren</li> <li>- Achiziționare de material rulant nou</li> <li>- Dublare anumite sectoare</li> <li>- Electrificare anumite sectoare</li> </ul>
2.	C2	Bucuresti	Europa de Vest via Orsova	9h 58min	7h 30min	
3.	C3	Bucuresti	Regiunea Nord-Vest via Dej	14h 15min	9h 00min	
4.	C4	Bucuresti	Regiunea Nord-Est via Buzau	6h 37min	4h 30min	
5.	C5	Regiunea Nord-Est	Europa de Vest via V.Dornei	12h 10min	8h 30min	
6.	C6	Constanta	Regiunea de Nord-Est via Faurei	9h 45min	6h 30min	



# Sector feroviar – identificare interventii/proiecte

Nr.	Denumire proiect	Lungime (km)	Cost estimat (preturi 2014, mil EUR, fara TVA)	BCR	EIRR	Scor MCA	Justificare
SECTOR FERVIAR – Reabilitari, Material Rulant, Modificare calendar de mers, Dublare linie, Electrificari							
1	<b>Bucuresti – Giurgiu via Gradistea. Reabilitare la viteza proiectata</b>	59	144	4.2	14.7%	80.0	
	– Reabilitare linie		144				59km de retea vor fi reabilitati la nivelul vitezei proiectate
	– Modificare calendar de mers (nr. de trenuri pe ora)						Frecventa: 1 tren la 2 ore
	– Dublare linie						Ruta va contine linie dubla si linie simpla
2	<b>Bucuresti – Ungaria via Brasov + Teius – Cluj. Reabilitare la nivelul vitezei proiectate.</b>	375	1,693	1.1	5.6%	26.9	
	– Reabilitare linie						~375km de retea vor fi reabilitati la nivelul vitezei proiectate
	– Modificare calendar de mers (nr. de trenuri pe ora)						Vor opera 2 trenuri InterRegio pe ora intre Bucuresti si Brasov si 1 tren pe ora de la Brasov catre Teius. Apoi se va continua cu un tren la 2 ore catre (alternativ) catre Cluj-Napoca si Arad
	– Achizitionare material rulant (nr. unitati, tip unitati)						Vor fi necesare 22 de noi unitati, continand 15 locomotive electrice si 7 EMU (rame electrice) pentru deplasari pe distante lungi
	– Dublare linie						Ruta va contine linie dubla si linie simpla
3	<b>Bucuresti – Iasi via Bacau + Buzau – Galati + Pascani – Ucraina (Siret). Reabilitare la nivelul vitezei proiectate.</b>	695	3,268	1.3	6.3%	30.8	
	– Reabilitare linie						695km de retea vor fi reabilitati la nivelul vitezei proiectate.
	– Modificare calendar de mers (nr. de trenuri pe ora)						Vor opera 2 trenuri InterRegio pe ora catre/de la Bucuresti si 1 tren la 2 ore pana la Suceava/Ucraina, Galati, Iasi, Buzau.
	– Achizitionare material rulant (nr. unitati, tip unitati)						Vor fi necesare 25 de unitati noi, continand 15 locomotive electrice si 10 EMU (rame electrice) pentru deplasari pe distante lungi
4	<b>Craiova – Calafat. Reabilitare la nivelul vitezei proiectate.</b>	108	183	0.9	4.5%	30.0	
	– Reabilitare linie						108km de retea vor fi reabilitati la nivelul vitezei proiectate
	– Modificare calendar de mers (nr. de trenuri pe ora)						Frecventa va fi crescuta pentru a se opera cu un tren la 2 ore.

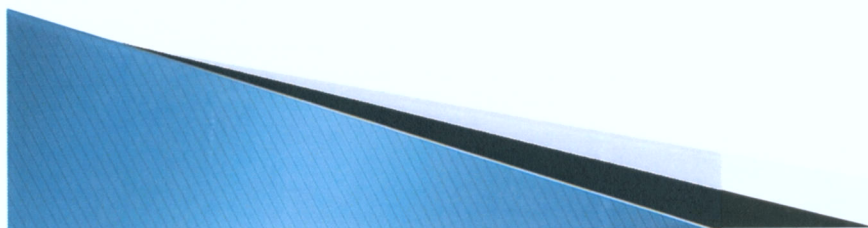


# Sector feroviar – identificare interventii/proiecte

5	<b>Bucuresti – Sibiu via Pitesti si Ramnicu Valcea. Legatura noua, reabilitare la nivelul vitezei proiectate si electrificare.</b>	265	1,207	1.7	8.4%	27.4	
	- Reabilitare linie						242km de retea vor fi reabilitati la nivelul vitezei proiectate. O noua legatura va fi construita intre Ramnicu Valcea si Valcele.
	- Modificare calendar de mers (nr. de trenuri pe ora)						Va opera un tren InterRegio pe ora de la Bucuresti la Pitesti si un tren la 2 ore de la Pitesti la Sibiu.
	- Achizitionare material rulant (nr. unitati, tip unitati)						Vor fi necesare 7 rame noi, tractiunea depinzand de decizia de a electrificarea sau nu aceasta ruta.
	- Electrificari						Linia va trebui electrificata pentru ca serviciile descrise mai sus sa fie implementate. Linia va genera beneficii majore si pentru transportul de marfa.
	- Dublare linie						Ruta va contine linie dubla si linie simpla
6	<b>Bucuresti – Arad via Craiova si Timisoara. Reabilitare la nivelul vitezei proiectate</b>	590	2,385	1.1	5.4%	26.3	
	- Reabilitare linie						590 km de retea vor fi reabilitati la nivelul vitezei proiectate
	- Modificare calendar de mers (nr. de trenuri pe ora)						Vor opera 2 trenuri InterRegio pe ora intre Bucuresti si Craiova si un tren pe ora de la Craiova la Filiasi. Apoi se va continua cu un tren la 2 ore (alternativ) catre Arad via Timisoara si catre Deva
	- Achizitionare material rulant (nr. unitati, tip unitati)						Vor fi necesare 19 unitati noi, continand 12 locomotive cu tractiune electrica si 7 EMU (rame electrice) pentru deplasari pe distante lungi (in special pentru naveta pe distante lungi).
7	<b>Oradea – Timisoara–Moravita. Reabilitare la nivelul vitezei proiectate.</b>	121	575	0.7	3.3%	14.0	
	- Reabilitare linie						~177 km de retea vor fi reabilitati la nivelul vitezei proiectate
	- Modificare calendar de mers (nr. de trenuri pe ora)						Va opera un tren InterRegio la 2 ore.
	- Achizitionare material rulant (nr. unitati, tip unitati)						5 unitati diesel vor fi introduse – DMU (rame diesel)
	- Electrificari						Exista potential pentru o interventie de electrificare, in conditiile in care calendarul de mers propus va fi implementat.
	<b>Subtotal reabilitari, material rulant, electrificari, dublare linie</b>		<b>9,455.0</b>				

# Sector feroviar – proiecte cu EIRR sub 3%

Nr.	Denumire proiect	Lungime (km)	Cost estimat (preturi 2014, mil EUR, fara TVA)	BCR	EIRR	Scor MCA	Justificare
SECTOR FEROVIIAR – Reabilitari, Material Rulant, Modificare calendar de mers, Dublare linie, Electrificari							
1.	Cluj Napoca – Iasi. Reabilitare la nivelul vitezei proiectate	459	3.672	0.36	-0.2%	20	Asigura legatura dintre Nord-vestul Romaniei si Nord est precum si legatura cu axa turistica Vatra Dornei – Campulung – Gura Humorului
2.	Cluj Napoca – Oradea. Reabilitare la nivelul vitezei proiectate, dublare linie si electrificare.	152	643	0.31	-0.1%	11	Asigura legatura dintre Cluj Napoca si Ungaria prin Episcopia Bihor. In plus, asigura si legatura Bucurestiului cu Ungaria prin legatura la coridorul IV de transport feroviar, avand in vedere includerea in lista de proiecte a sectiunii Teius-Cluj Napoca.
3.	Cluj Napoca via Satu Mare si Baia Mare. Reabilitare la nivelul vitezei proiectate		1.173	0.26	-1.2%	10	Asigura legatura municipiilor Baia Mare si Satu Mare la reseaua de transport feroviar TEN-T Core si Comprehensive
TOTAL Proiecte cu EIRR sub 3%			5,488				



# Sector feroviar – identificare interventii/proiecte

*Electrificari, transport marfa, linii cu impact asupra dezvoltarii turismului*

Nr. crt.	Denumire proiect	Lungime	Cost estimat (mil EUR)
1.	Electrificare Cluj Napoca–Episcopia Bihor	152 km	228
2.	Filiasi–Simeria. Reabilitare la nivelul vitezei proiectate	209 km	1.045
3.	Pitesti–Craiova. Reabilitare la nivelul vitezei proiectate si electrificare	142 km	710
4.	Fetesti–Faurei. Reabilitare la nivelul vitezei proiectate	89 km	445
5.	Faurei–Iasi. Reabilitare la nivelul vitezei proiectate si electrificare	262 km	1.310
6.	Linii cu potential turistic: <ul style="list-style-type: none"><li>• Linia Oravita–Anina (56,1 mil EUR/32 km) – “<i>Simmeringul Banatului</i>”</li><li>• Turda–Abrud (141,1 mil EUR/93 km) – “<i>Linia Motilor</i>”</li><li>• Ludus–Maghierus (42,3 mil EUR/94 km) – “<i>Linia vinului</i>”</li><li>• Caransebes–Subcetate (79 mil EUR/77 km) – “<i>Linia Sarmizegetusa</i>”</li><li>• Tg. Mures – Baile Sovata (37,4 mil EUR/74 km)– “<i>Linia Nirajului</i>”</li><li>• Sibiu – Agnita (28,8 mil EUR/58 km) – “<i>Linia Hartibaciu</i>”</li></ul>	429 km	385
<b>TOTAL</b>		1.283 km	4.123

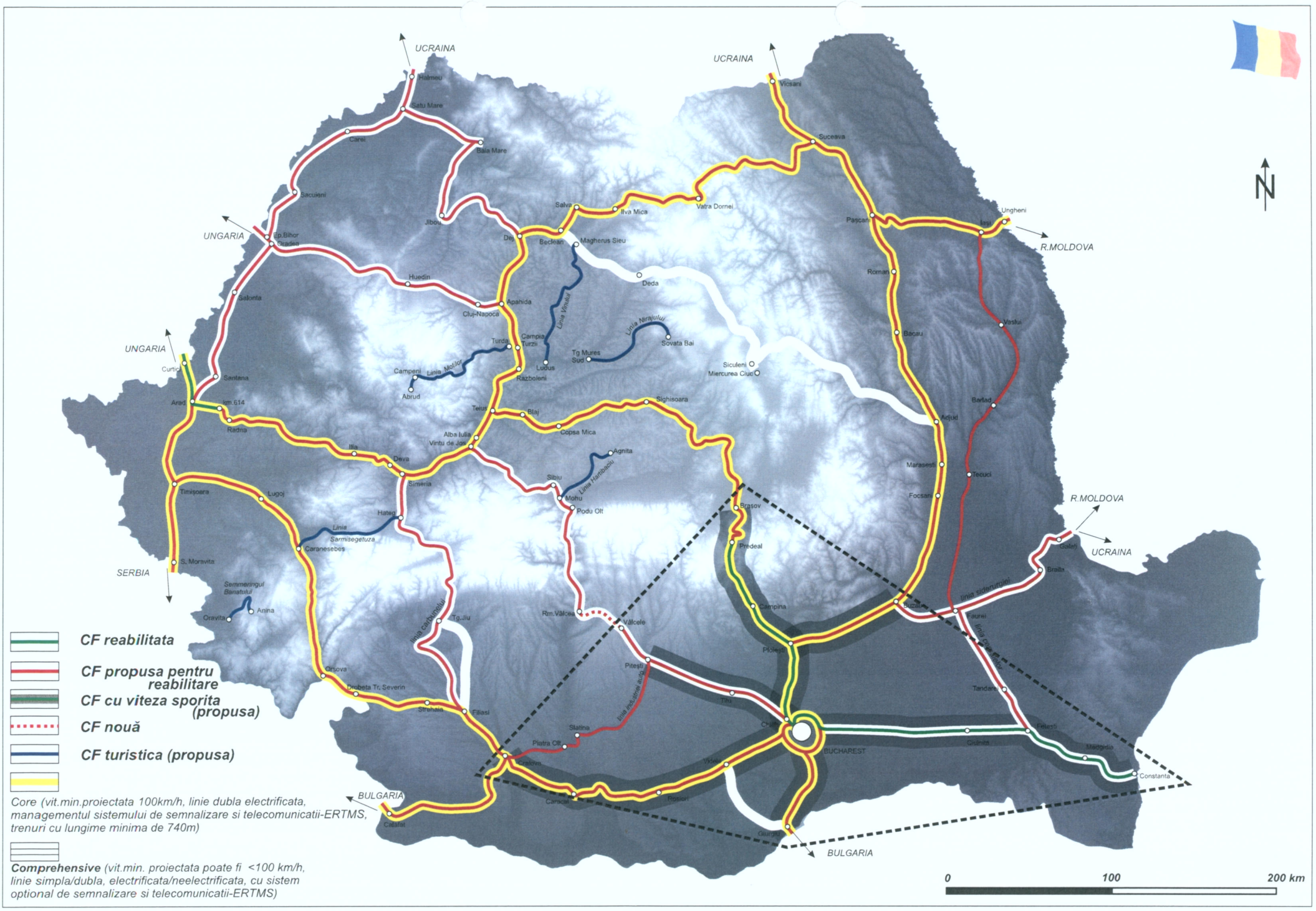
# Situatia propusa in MPGT- sector feroviar

## *Propuneri MPGT sector feroviar*

Nr. Crt.	Tip interventii	U.M.	Valoare	Cost de investitie (mil EUR)
1	Reabilitare linii de cale ferata	Km	2,948	12,965
2	Electrificare linii de cale ferata	Km	152	228
3	Material rulant	Unitati EMU	35	210
		Unitati DMU	22	88
		Locomotive electrice	42	210
4	Reabilitare linii turistice prin Parteneriate Public-Private	Km	429	385
TOTAL GENERAL				14,086

## *Investitii necesare dar care au EIRR < 3%*

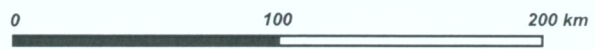
Nr. Crt.	Tip interventii	U.M.	Valoare	Cost de investitie (mil EUR)
1	Reabilitare linii de cale ferata, inclusiv dublarea a 85 de km	Km	1,027	5,488



- CF reabilitata
- CF propusa pentru reabilitare
- CF cu viteza sporita (propusa)
- CF nouă
- CF turistica (propusa)
- 

**Core** (vit.min.proiectata 100km/h, linie dubla electricata, managementul sistemului de semnalizare si telecomunicatii-ERTMS, trenuri cu lungime minima de 740m)

**Comprehensive** (vit.min. proiectata poate fi <100 km/h, linie simpla/dubla, electricata/neelectricata, cu sistem optional de semnalizare si telecomunicatii-ERTMS)



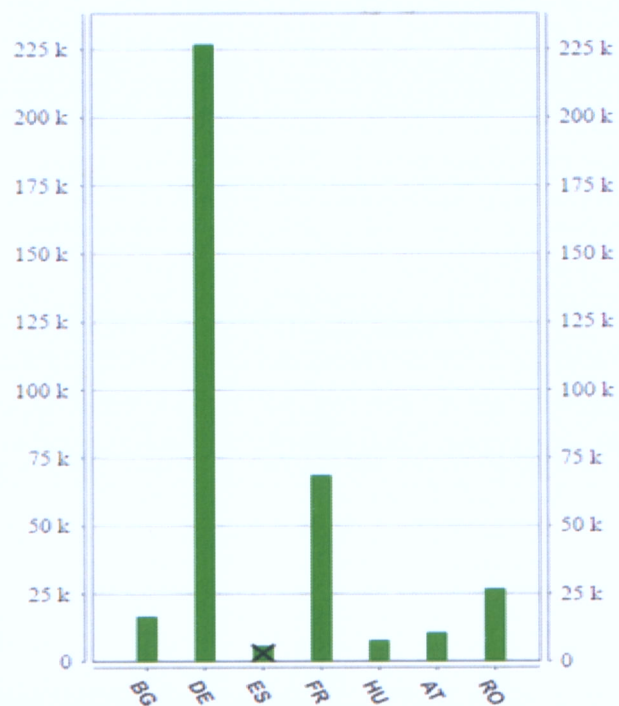
# Situatia actuala – sector naval

## Situatia actuala 2013

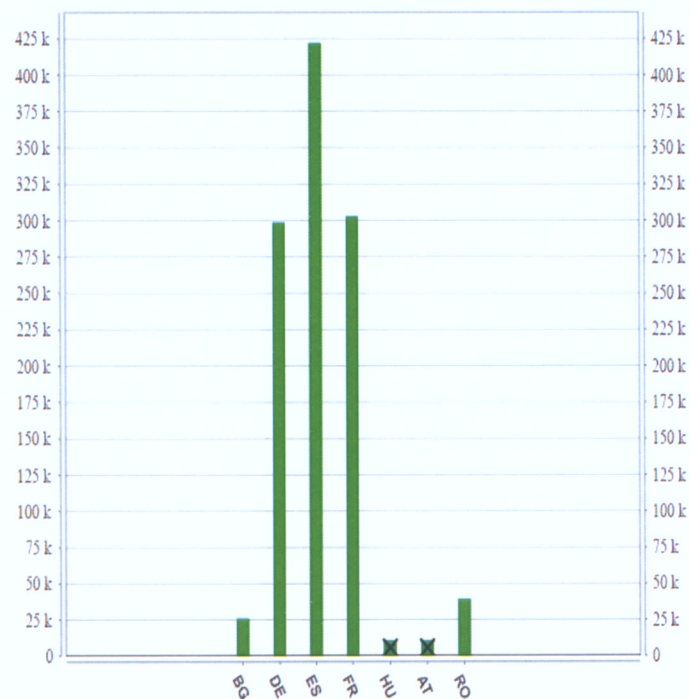
Nr. Crt.	Indicator	U.M	Valoare
1	Marfuri transportate pe cai navigabile	Mii tone/an	26,858
2	Marfuri transportate pe mare	Mii tone/an	39,520
3	Lungime cale navigabila	Km	1167
4	Numar porturi	Locatii	39

Sursa: Eurostat, AECOM

Marfuri transportate pe cai navigabile (mii tone)

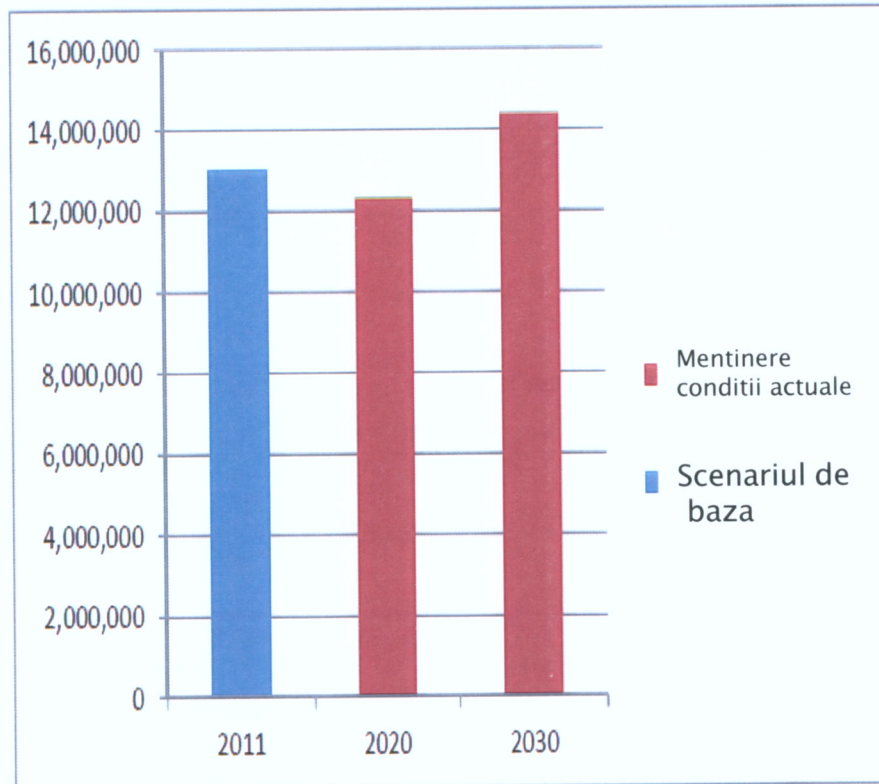


Marfuri transportate pe mare (mii tone)



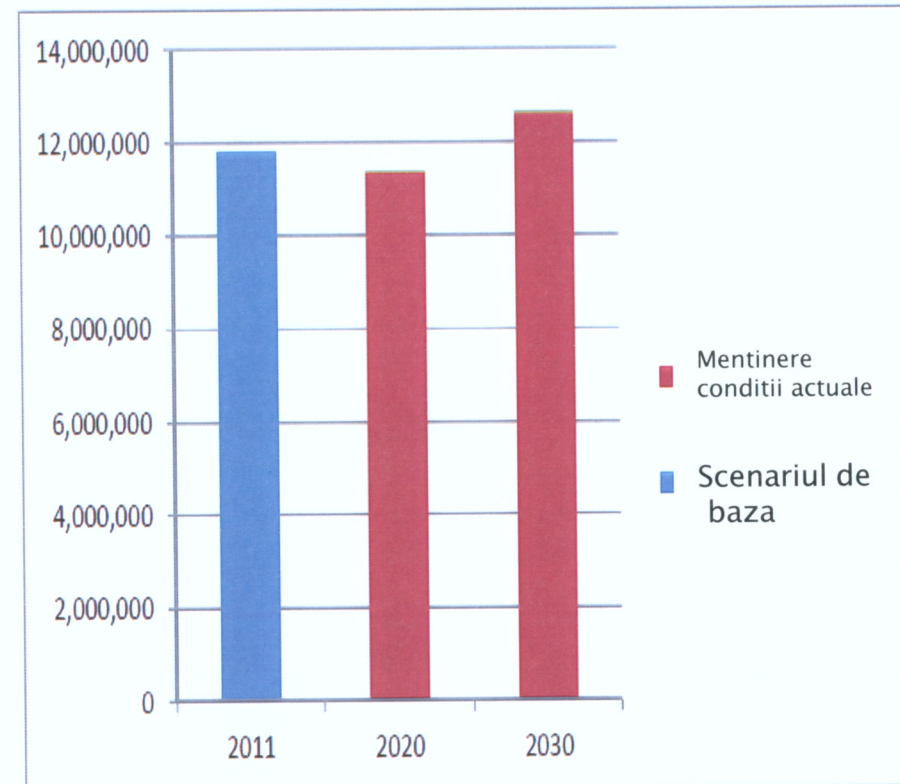
# Sector naval – trenduri 2011-2030

## Portul Constanta

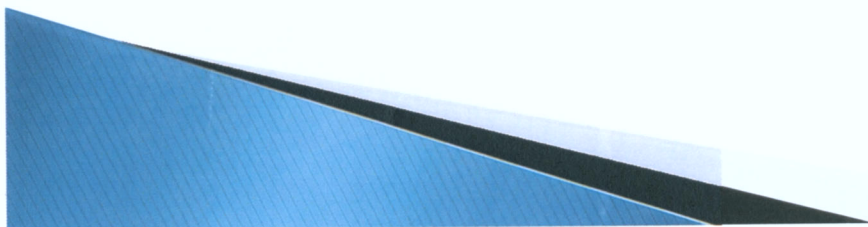


*Tone marfuri operate anual in portul Constanta*

## Porturile fluviale



*Tone marfuri operate anual in porturile fluviale principale*



# Sector naval – porturi incluse in Reteaua Economica Primara





# Sector naval – identificare interventii/proiecte

Nr.	Denumire proiect	Lungime (km)	Cost estimat (preturi 2014, mil EUR, fara TVA)	EIRR	Scor MCA	Justificare
<b>SECTOR NAVAL – CAI NAVIGABILE</b>						
1	Sector comun Romano–Bulgar Imbunatatirea conditiilor de navigatie pe Dunare prin lucrari de dragaj a senalului navigabil in vederea restabilirii unor conditii bune de navigatie si asigurarea mentenantei regulate pentru a mentine senalul in acest stadiu.	585	207	19.6%	30.9	Exista un numar de probleme de siguranta (reliability) pe Dunare cauzate de senalul navigabil. Aceasta interventie va ataca urmatoarele probleme: – Operatorii estimeaza ca doar 250 de zile pe an sunt considerate navigabile la adancime maxima. – 7 sectiuni scad in mod regulat sub standardul UN de 2.5 m adancime a apei. – Chiar si incarcate la 60% din capacitate pentru a nu intampina probleme in ceea ce priveste adancimea apei, taxele se platesc in intregime pe canalul Dunare – Marea Neagra si pentru utilizarea ecluzelor, crescand astfel costul de transport al marfurilor pe cale navigabila.
2	Canalul Dunare – Bucuresti Continuarea lucrarilor incepute pentru a finaliza legatura directa pe apa intre Bucuresti si Dunare.	104	1,501	4.7%	10.0	Momentan, nu exista o legatura directa pe apa intre Bucuresti si Dunare, cauzand costuri mari de trasfer/transbordare marfuri si turisti.
3	Canalul Sulina Realizare lucrari specifice de constructii hidrotehnice necesare asigurarii navigatiei fluvio–maritime	63	25			Asigura conectivitatea porturilor fluvio–maritime Braila, Galati, Tulcea la Marea Neagra prin accesul direct a navelor maritime catre cele 3 poturi. Se transporta materiile prime pentru combinatul siderurgic de la Galati si combinatul de alumina de la Tulcea.
Subtotal Cai navigabile			1,732.5			

# Sector naval – identificare interventii/proiecte

Nr.	Denumire proiect	Cost estimat (preturi 2014, mil EUR, fara TVA)	EIRR	Scor MCA	Justificare
SECTOR NAVAL – PORTURI					
1	Portul Galati Utilizand bazinul scos din uz ca fundatie, un nou terminal pentru marfuri paletizate poate fi dezvoltat. Aceasta interventie presupune totodata dragarea bazinului precum si reparatii ale structurii cheului pentru a ii asigura stabilitatea.	68	39.9%	74.0	Infrastructura portului Galati si triajul de cale ferata este vechi si neadecvat. Danele 31, 32, 42 si 43 sunt vechi si neutilizate.
2	Portul Giurgiu Aceasta interventie presupune lucrari de modernizare a infrastructurii in port si in jurul acestuia. Sunt incluse lucrari de reabilitare a danelor si rearanjarea bazinului portuar pentru a acomoda practicile moderne de logistica.	50	24.3%	51.7	Danele portului Giurgiu sunt vechi iar lungimea acestora nu corespunde cu cerintele actuale. Bazinul portuar nu este corespunzator practicilor moderne de logistica.
3	Port Oltenita Aceasta interventie presupune reabilitarea a 6 dane in portul Oltenita prin lucrari de consolidare ce le vor face corespunzatoare pentru a putea opera trafic mixt. Vor exista, de asemenea, lucrari de dragaj pentru a usura navigatia si manevrarea. In plus, serviciile portuare si sistemele de iluminat vor fi imbunatatite.	6	30.1%	50.0	Oltenita este momentan un port foarte utilizat si are nevoie de investitii in infrastructura de operare aditionala pentru a acomoda viitoarele cresteri a traficului de marfa.
4	Port Drobeta Aceasta interventie presupune imbunatatirea facilitatilor existente, inclusiv echipamente de manipulare a marfurilor si furnizare de servicii. Lucrarile de modernizare vor usura operarea containerelor.	17	22.8%	49.4	Portul Drobeta are o infrastructura subdezvoltata. De exemplu, portul nu dispune de infrastructura dedicata manipularii containerelor ceea ce cauzeaza ineficiente in operarea acestora. In plus, facilitatile de depozitare sunt vechi si au nevoie de reabilitare.
5	Port Cernavoda Imbunatatirea infrastructurii portului Cernavoda ar consta in lucrari de dragaj precum si in modernizarea si renovarea danelor de marfuri din interiorul bazinului, inclusiv furnizarea utilitatilor.	7	22.4%	48.9	Portul Cernavoda are o infrastructura subdezvoltata care nu va putea face fata cresterii volumelor de marfuri vrac.

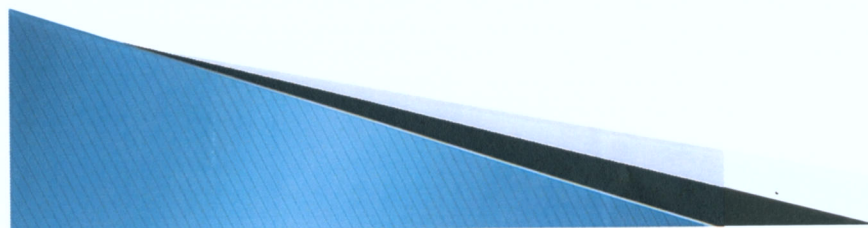
# Sector naval – identificare interventii/proiecte

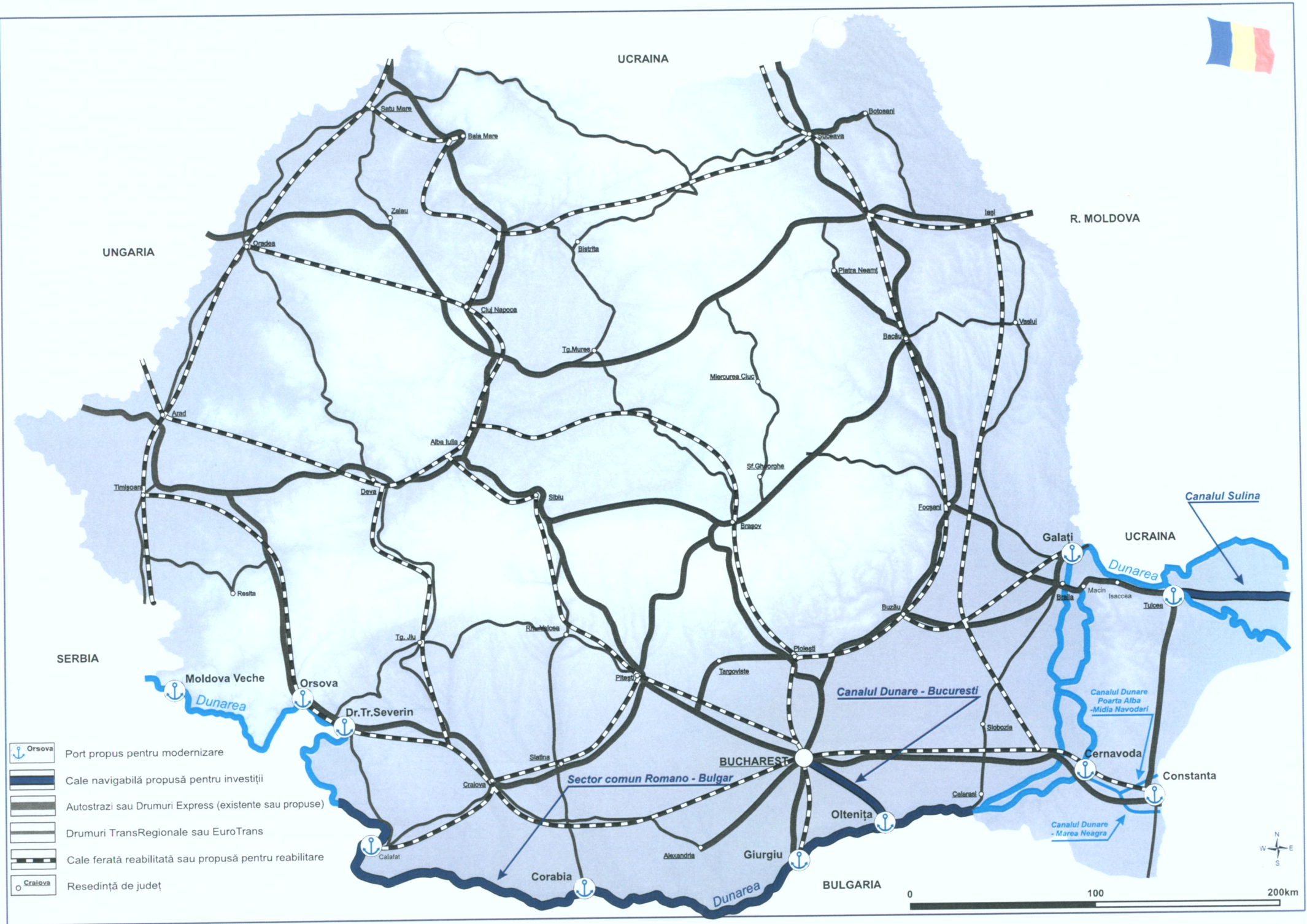
6	<p>Port Orsova</p> <p>Aceasta interventie presupune crearea unor noi cheuri mixte, pentru pasageri si marfuri. In plus, vor fi imbunatatiri ale sistemelor de semnalizare pentru navigatie si zonele de acostare, precum si lucrari de imprejmuire.</p>		8	24.8%	42.4	Toate molurile de la Orsova sunt vechi si au nevoie de reabilitare.
7	<p>Port Corabia</p> <p>Interventia presupune reinstalarea legaturii intre moluri precum si lucrari de imbunatatire a danelor care sunt intr-o conditie precara. Unele dintre moluri necesita lucrari de remediere a structurii pentru a asigura in continuare utilizarea acestora.</p>		4	25.1%	32.8	Danele 2-5 sunt intr-o conditie precara iar molurile 6-10 au nevoie de reparatii.
8	<p>Portul Constanta</p> <p>Sudul portului Constanta ofera potential de dezvoltare pentru un terminal de containere, avand marele avantaj al adancimii danelor. Va trebui dezvoltata infrastructura pentru operarea containerelor in concordanta estimarile de trafic pentru a asigura competitivitatea portului Constanta cu alte porturi majore de containere.</p>		351	8.9%	29.5	Constanta trebuie sa poata face fata cresterii estimate a traficului de containere. Desi portul are capacitate disponibila in mod curent, o imbunatatire a circumstantelor economice va putea sa schimbe situatia actuala. In plus, porturile regionale concurente isi cresc capacitatea de operare a containerelor. Un nou terminal de containere va dispune de echipamente moderne ce vor mentine pozitia portului Constanta ca principal port regional.
9	<p>Portul Moldova Veche</p> <p>In plus fata de dragarea bazinului portuar, aceasta interventie include si utilizarea a 2 dane existente (200m) pentru marfuri generale, imbunatatirea fundatiilor si modernizarea a inca 200m de dig existent. Inca 3 dane vor fi create printr-un ponton plutitor si vor exista imbunatatiri ale utilitatilor din port. Additional, vor exista si lucrari pentru o parcare de masini, imbunatatire acces, imprejmuire si sisteme de iluminat.</p>		4	7.2%	17.2	Infrastructura portului, in special danele si adancimea apei nu sunt adecvate pentru operarea eficienta a marfurilor. Acest lucru se rasfrange asupra numarului de tone operate de port si se observa in rata de utilizare scazuta.
10	<p>Portul Tulcea</p> <p>Asigurarea facilitatilor de operare marfuri in portul Tulcea precum si a serviciilor destinate calatorilor, inclusiv a porturilor care se afla in conexiune cu Tulcea (Mahmudia, Isaccea, Tulcea, Macin)</p>		29			Infrastructura necesara terminalului de pasageri, precum si infrastructura necesara pentru terminalul de marfa.
Subtotal porturi			544.2			
TOTAL GENERAL SECTOR NAVAL			2,277			

# Situatia propusa in MPGT- sector naval

## *Propuneri MPGT sector naval*

Nr. Crt.	Proiecte	U.M	Valoare	Cost de investitie (mil EUR)
1	Imbunatatirea conditiilor de navigatie pe Dunare	Km	585	232
2	Finalizare legatura directa intre Bucuresti si Dunare	Km	104	1,501
Subtotal Cai Navigabile				1,733
3	Modernizare porturi maritime	Nr. porturi	1	351
4	Modernizare porturi fluviale	Nr. porturi	7	96
5	Modernizare porturi fluvio-maritime	Nr. porturi	2	97
Subtotal Porturi				544
TOTAL GENERAL INVESTITII				2,277



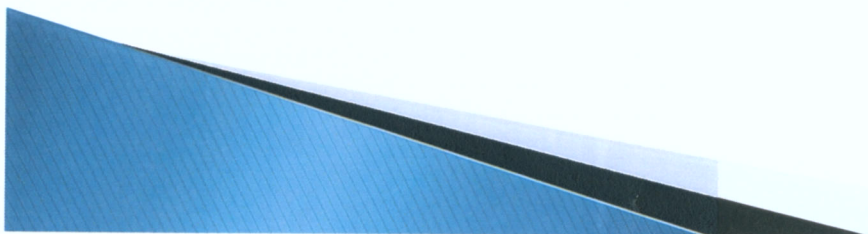


# Situatia actuala – sector aerian

## *Situatia actuala, 2012*

Nr. Crt.	Indicator	U.M	Valoare
1	Pasageri transportati pe cale aeriana, din care:	Nr. pasageri	9,670,000
	– Intern	Nr. pasageri	1,360,000
	– International	Nr. pasageri	8,310,000
2	Marfuri transportate pe cale aeriana	Tone/an	28,000
3	Numar aeroporturi, din care:	Nr. total	16
	– International Major	Nr. total	1
	– Hub International	Nr. total	2
	– Regional	Nr. total	4
	– Regional mic	Nr. total	7
	– Neoperabile (Brasov, Arad)	Nr. total	2

*Sursa: Eurostat, AECOM*



# Prognoze trafic – sector aerian

## Prognoze trafic 2020

Nr. Crt.	Indicator	U.M	Valoare
1	Pasageri transportati pe cale aeriana, din care:	Nr. pasageri	19,970,000
	– Intern	Nr. Pasageri	3,090,000
	– International	Nr. Pasageri	16,880,000
2	Numar aeroporturi, din care:	Nr. total	16
	– International Major	Nr. total	1
	– Hub International	Nr. total	6
	– Regional	Nr. total	7
	– Regional mic	Nr. total	2

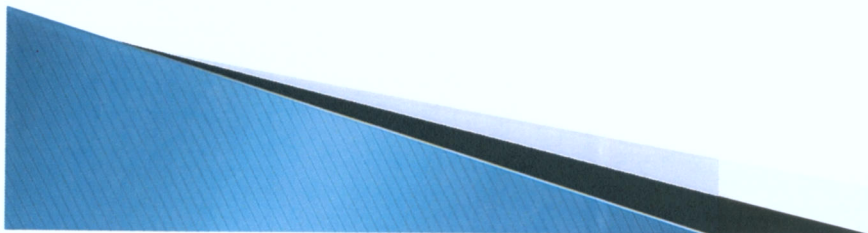
## Prognoze trafic 2025

Nr. Crt.	Indicator	U.M	Valoare
1	Pasageri transportati pe cale aeriana, din care:	Nr. pasageri	24,844,000
	– Intern	Nr. Pasageri	3,854,000
	– International	Nr. Pasageri	20,990,000
2	Numar aeroporturi, din care:	Nr. total	16
	– International Major	Nr. total	1
	– Hub International	Nr. total	6
	– Regional	Nr. total	7
	– Regional mic	Nr. total	2

*Sursa: Modelul de  
previzionare a  
traficului aerian  
elaborat de AECOM*

# Viitoarea clasificare a aeroporturilor

Tipul aeroportului	Locatia
Aeroport International Major	Bucuresti
Hub International	Timisoara, Cluj Napoca, Sibiu, Bacau, Craiova, Iasi
Regional	Oradea, Baia Mare, Targu Mures, Brasov, Tulcea, Constanta
Regional mic	Satu Mare, Arad





# Sector aerian – identificare interventii/proiecte

Nr.	Denumire proiect	Cost estimat (preturi 2014, mil EUR, fara TVA)	EIRR	Scor MCA	Justificare
SECTOR AERIAN					
1	<b>Aeroport Oradea</b> Proiectul include: – Extinderea spatiului de parcare a aeronavelor pana in 2025 (8,352 m <sup>2</sup> ) – Terminal nou de pasageri	5	48.0%	50.0	Aceasta interventie ataca urmatoarele probleme: – Pana in anul 2020 aeroportul nu va mai avea capacitate in ceea ce priveste locurile de parcare pentru aeronave
2	<b>Aeroport Sibiu</b> Proiectul include: – Extinderea terminalului de pasageri pana in 2020 (7.785 m <sup>2</sup> ) – Extinderea terminalului de pasageri pana in 2025 (10,218 m <sup>2</sup> ) – Extinderea cailor de rulare pana in 2020 – Analiza oportunitatii de a dezvolta un terminal cargo pana in 2020 – Modernizarea sistemului de iluminat de la CAT I la CAT II pana in 2020 – Achizitionarea echipament pentru degivrare pana in 2020 – Instalarea unui sistem de balizaj la calea de rulare November	51	34.9%	34.8	Aceasta interventie ataca urmatoarele probleme: – Terminalul aeroportului nu va mai face fata traficului pana in 2020. – Conectivitatea internationala va genera cresteri ale traficului de marfa – Iernile anterioare, o proportie mare de zboruri programate catre Sibiu nu au putut ateriza din cauza infrastructurii neadecvate si a conditiilor meteo nefavorabile
3	<b>Aeroport Suceava</b> Proiectul include: – Extinderea terminalului de pasageri pana in 2020 (707 m <sup>2</sup> ) – Achizitionare echipament pentru degivrare	5	31.8%	31.2	Aceasta interventie ataca urmatoarele probleme: – Terminalul aeroportului nu va mai face fata traficului pana in 2020 – Iernile anterioare, o proportie mare de zboruri nu au putut ateriza din cauza infrastructurii neadecvate si a conditiilor meteo nefavorabile

# Sector aerian – identificare interventii/proiecte

4	<p><b>Aeroport Bucuresti</b> Proiectul include:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dezvoltarea unui nou terminal de pasageri pana in 2025 pentru a mentine cel putin Nivelul de Servicii C (cf. standardelor internationale)</li> <li>- Extinderea sistemului de cai de rulare si dezvoltarea a 56 noi locuri de parcare aeronave pana in 2020.</li> <li>- Reabilitarea locurilor de parcare a aeronavelor, cailor de rulare, pistelor.</li> <li>- Noi conexiuni cu sisteme de transport terestru (cale ferata si metrou).</li> <li>- Analiza oportunitatii de a dezvolta un terminal cargo.</li> </ul>	247	12.0%	18.1	<p>Aceasta interventie ataca urmatoarele probleme:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Faciliteaza cresterea previzionata a numarului de pasageri si mentine nivelul de servicii C</li> <li>- Pana in anul 2020, aeroportul nu va mai avea capacitate in ceea ce priveste locurile de parcare pentru aeronave.</li> <li>- Conectivitatea internationala va genera cresteri ale traficului de marfa</li> <li>- Legaturi cu calea ferata si transport cu autobuzul neadecvate</li> </ul>
5	<p><b>Aeroport Iasi</b> Proiectul include:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Extinderea terminalului de pasageri (2,482 m<sup>2</sup>)</li> <li>- Cresterea capacitatii portante a pistei</li> <li>- Analizarea oportunitatii de a dezvolta un terminal cargo</li> </ul>	11	17.4%	14.4	<p>Aceasta interventie ataca urmatoarele probleme:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Conectivitatea internationala va genera cresteri ale traficului de marfa</li> </ul>
6	<p><b>Aeroport Craiova</b> Proiectul include:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Extinderea terminalului de pasageri pana in 2020 (8,818 m<sup>2</sup>)</li> <li>- Extinderea terminalului de pasageri pana in 2025 (12,407 m<sup>2</sup>)</li> <li>- Extinderea locurilor de parcare pentru aeronave pana in 2020 (16,704 m<sup>2</sup>)</li> <li>- Extinderea locurilor de parcare pentru aeronave pana in 2025</li> <li>- Analizarea oportunitatii de a dezvolta un terminal cargo.</li> </ul>	47	15.7%	12.4	<p>Aceasta interventie ataca urmatoarele probleme:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Terminalul de pasageri a aeroportului nu va mai face fata cresterii traficului pana in 2020</li> <li>- Pana in anul 2020, aeroportul nu va mai avea capacitate in ceea ce priveste locurile de parcare pentru aeronave.</li> <li>- Conectivitatea internationala va genera cresteri ale traficului de marfa</li> </ul>

# Sector aerian – identificare interventii/proiecte

7	<b>Aeroport Tulcea</b> Proiectul include: – Extinderea terminalului de pasageri (427 m <sup>2</sup> ) – Extension locurilor de parcare pentru aeronave (11,136 m <sup>2</sup> ) – Modernizarea pistei si a cailor de rulare	11	20.6%	18.2	Aceasta interventie ataca urmatoarele probleme: – Terminalul de pasageri a aeroportului nu va mai face fata cresterii traficului pana in 2020 – Pana in anul 2020, aeroportul nu va mai avea capacitate in ceea ce priveste locurile de parcare pentru aeronave
8	<b>Aeroport Timisoara</b> – Extinderea terminalului de pasageri pana in 2020 (2,916 m <sup>2</sup> ) – Extinderea terminalului de pasageri pana in 2025 (5,708 m <sup>2</sup> ) – Analiza oportunitatii de a dezvolta un terminal cargo	78	5.7%	10.9	Aceasta interventie ataca urmatoarele probleme: – Terminalul de pasageri a aeroportului nu va mai face fata cresterii traficului pana in 2020 – Conectivitatea internationala va genera cresteri ale traficului de marfa Aceasta interventie ataca urmatoarele probleme: – Terminalul de pasageri a aeroportului nu va mai face fata cresterii traficului pana in 2020 – Pana in anul 2020, aeroportul nu va mai avea capacitate in ceea ce priveste locurile de parcare pentru aeronave – Pista are o valoare foarte mica a indicatorului PCN si trebuie modernizata pentru a face fata mai multor zboruri – Conectivitatea internationala va genera cresteri ale traficului de marfa
9	<b>Aeroport Bacau</b> Proiectul include: – Extinderea terminalului de pasageri pana in 2020 (6,369 m <sup>2</sup> ) – Extinderea locurilor de parcare pentru aeronave (22,272 m <sup>2</sup> ) – Cresterea capacitatii portante a pistei – Analiza oportunitatii de a dezvolta un terminal cargo	87	10.9%	6.8	Aceasta interventie ataca urmatoarele probleme: – Terminalul de pasageri a aeroportului nu va mai face fata cresterii traficului pana in 2020 – Pana in anul 2020, aeroportul nu va mai avea capacitate in ceea ce priveste locurile de parcare pentru aeronave – Pista are o valoare foarte mica a indicatorului PCN si trebuie modernizata pentru a face fata mai multor zboruri – Conectivitatea internationala va genera cresteri ale traficului de marfa
10	<b>Aeroport Baia Mare</b> Proiectul include: – Extinderea terminalului de pasageri pana in 2020 (626 m <sup>2</sup> )	10.3	10.4%	6.3	Aceasta interventie ataca urmatoarele probleme: – Terminalul de pasageri a aeroportului nu va mai face fata cresterii traficului pana in 2020

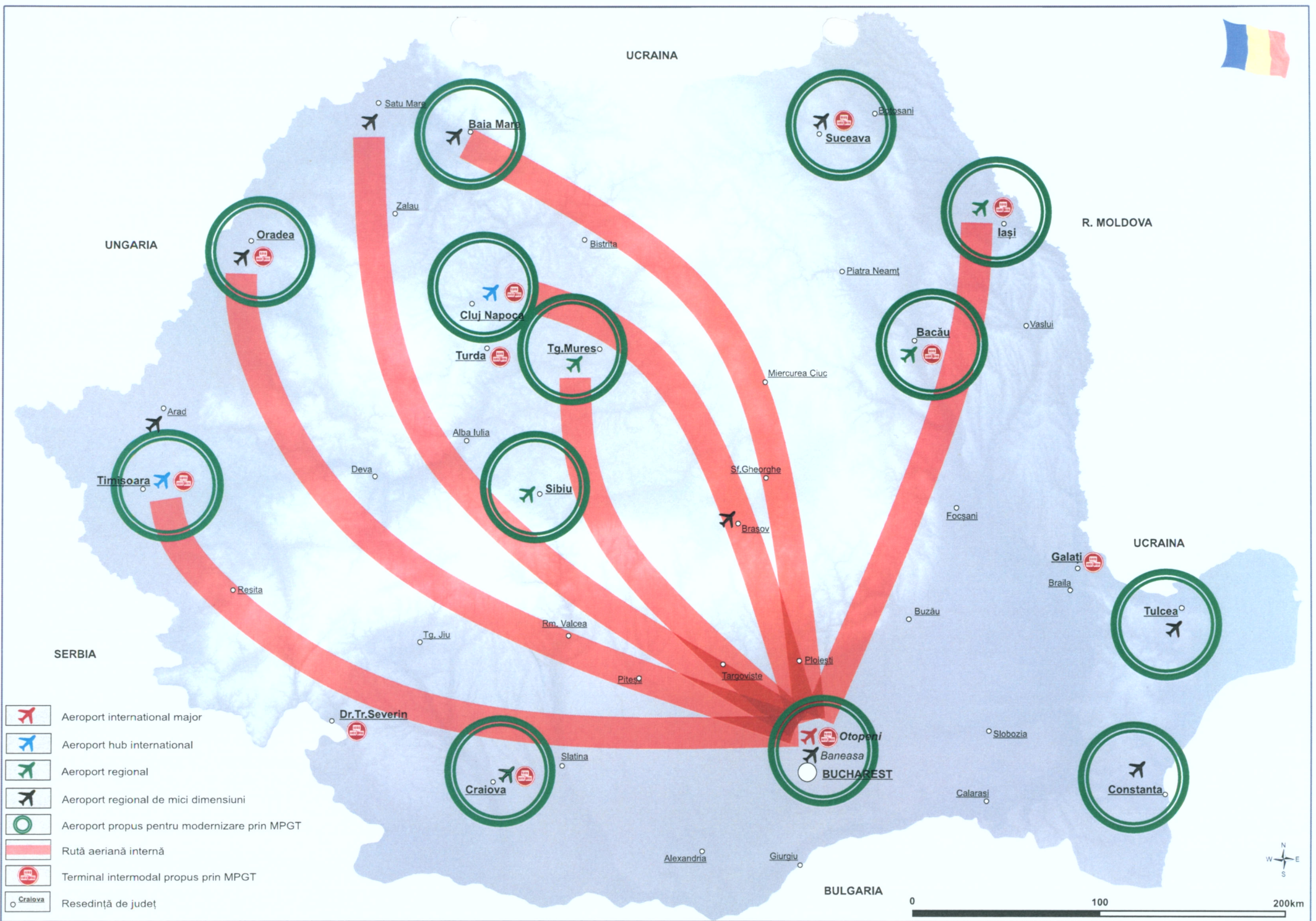
# Sector aerian – identificare interventii/proiecte

11	<p><b>Aeroport Constanta</b> Proiectul include:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Modernizare terminal existent</li> <li>- Facilitati de intoarcere la Pragul 18</li> </ul>	5	10.0%	5.8	<p>Aceasta interventie ataca urmatoarele probleme:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Din cauza faptului ca acest aeroport este utilizat si pentru operatiuni militare, facilitatile de intoarcere va creste traficul.</li> </ul>
12	<p><b>Aeroport Cluj</b> Proiectul include:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Extinderea/constructia unor noi cai de rulare si spatiu de parcare aeronave (5,568 m<sup>2</sup> sunt necesari pana in 2025)</li> <li>- Analiza oportunitatii de a dezvolta un terminal cargo</li> </ul>	38	8.1%	3.6	<p>Aceasta interventie ataca urmatoarele probleme:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pana in anul 2020, aeroportul nu va mai avea capacitate in ceea ce priveste locurile de parcare pentru aeronave</li> <li>- Conectivitatea internationala va genera cresteri ale traficului de marfa</li> </ul>
13	<p><b>Aeroport Targu Mures</b> Proiectul include:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Extindere spatiu de parcare aeronave</li> <li>- Modernizarea sistemului de iluminat</li> <li>- Achizitionare echipament pentru degivrare</li> </ul>	4	14.5%	1.1	<p>Aceasta interventie ataca urmatoarele probleme:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pana in anul 2020, aeroportul nu va mai avea capacitate in ceea ce priveste locurile de parcare pentru aeronave</li> <li>- Iernile anterioare, o proportie mare de zboruri programate catre Sibiu nu au putut ateriza din cauza infrastructurii neadecvate si a conditiilor meteo nefavorabile</li> </ul>
Subtotal aeroporturi		599			
TOTAL GENERAL AEROPORTURI		599			

# Situatia propusa in MPGT- sector aerian

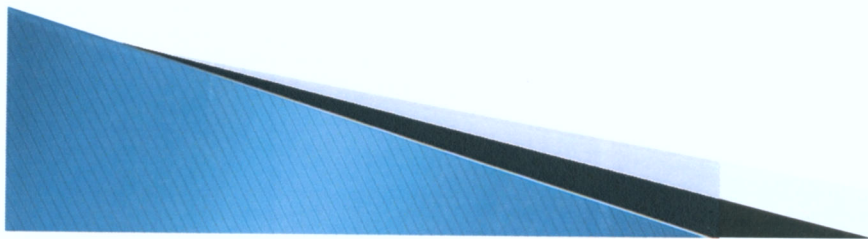
*Interventii propuse in MPGT pentru acomodatarea cererii previzionate*

Nr. Crt.	Proiecte	Numar aeroporturi Modernizate	Cost de investitie (mil EUR)
1	Modernizare aeroporturi, din care, cf. clasificatiei actuale:	13	599
	- International Major	1	247
	- Hub International	2	116
	- Regional	4	153
	- Regional mic	6	83
TOTAL GENERAL INVESTITII			599



# Centre intermodale propose

- 1) Timisoara
- 2) Cluj
- 3) Bucuresti
- 4) Bacau
- 5) Iasi
- 6) Suceava
- 7) Oradea
- 8) Turda
- 9) Craiova



# Sector intermodal – identificare interventii/proiecte

Nr.	Denumire proiect	Cost estimat (preturi 2014, mil EUR, fara TVA)	EIRR	Scor MCA	Justificare
<b>TERMINALE INTERMODALE</b>					
1	<b>Terminal intermodal Timisoara (Semenic)</b> Interventia include: – Demolare si degajare santier (1.5 Ha) – Drenaj (17,500m <sup>2</sup> ) – Drumuri si Trotuare (17,500m <sup>2</sup> ) – Lucrari cai ferate (700m) – Sisteme de semnalizare si Electrificare – Cladiri, Imprejmuire, Sisteme de iluminat etc.	6.5	24.4%	80.0	Volumele curente de transport intermodal in Romania sunt mici, iar aceasta situatie este cauzata intr-o anumita masura de starea precara a facilitatilor existente. Oportunitatea de a satisface cresterea asteptata a sectorului de transport intermodal si de a extinde facilitatile de langa granita in aceasta regiune economica importanta a tarii recomanda reabilitarea acestui terminal.
2	<b>Terminal intermodal Cluj Napoca Est</b> Interventia include: – Demolare si degajare santier (6 Ha) – Drenaj (56,250m <sup>2</sup> ) – Drumuri si Trotuare (56,250m <sup>2</sup> ) – Lucrari cai ferate (1,500m) – Sisteme de semnalizare si Electrificare – Cladiri, Imprejmuire, Sisteme de iluminat etc.	6.5	14.5%	54.5	Volumele curente de transport intermodal in Romania sunt mici, iar aceasta situatie este cauzata intr-o anumita masura de starea precara a facilitatilor existente. Capacitatea acestui terminal nu va putea face fata cresterii asteptate a sectorului de transport intermodal in orizontul de timp apropiat, ceea ce recomanda reabilitarea si modernizarea acestui terminal.
3	<b>Terminal intermodal Bacau</b> Interventia include: – Demolare si degajare santier (2 Ha) – Drenaj (18,750m <sup>2</sup> ) – Drumuri si Trotuare (18,750m <sup>2</sup> ) – Lucrari cai ferate (860m) – Sisteme de semnalizare si Electrificare – Cladiri, Imprejmuire, Sisteme de iluminat etc.	6.5	14.4%	54.2	Volumele curente de transport intermodal in Romania sunt mici, iar aceasta situatie este cauzata intr-o anumita masura de starea precara a facilitatilor existente. Cresterea asteptata a transportului intermodal va necesita efectuarea acestor imbunatatiri a pentru a creste capacitatea de transfer si a creste capacitatea de depozitare a containerelor.
4	<b>Suceava IMT</b> Interventia include: – Demolare si degajare santier (1 Ha) – Drenaj (10,000m <sup>2</sup> ) – Drumuri si Trotuare (10,000m <sup>2</sup> ) – Lucrari cai ferate (700m) – Sisteme de semnalizare si Electrificare – Cladiri, Imprejmuire, Sisteme de iluminat etc.	6.5	14.3%	54.0	Volumele curente de transport intermodal in Romania sunt mici, iar aceasta situatie este cauzata intr-o anumita masura de starea precara a facilitatilor existente. Capacitatea acestui terminal nu va mai putea face fata cresterii asteptate a sectorului de transport intermodal in orizontul de timp apropiat. Ca atare, este necesara modernizarea acestui terminal, avand in vedere in special cresterea traficului de containere in acest terminal pe durata recesiunii.



# Sector intermodal – identificare interventii/proiecte

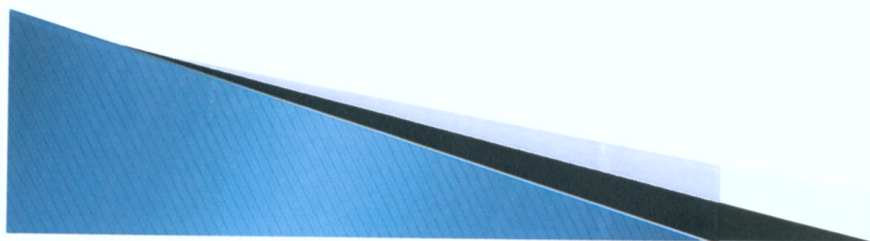
5	<p><b>Bucharest IMT</b> Interventia include:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Demolare si degajare santier (3 Ha)</li> <li>- Drenaj (21,500m<sup>2</sup>)</li> <li>- Drumuri si Trotuare (21,500m<sup>2</sup>)</li> <li>- Lucrari cai ferate (860m)</li> <li>- Sisteme de semnalizare si Electrificare</li> <li>- Cladiri, Imprejmuire, Sisteme de iluminat etc.</li> </ul>	18	13.8%	52.7	<p>Volumele curente de transport intermodal in Romania sunt mici, iar aceasta situatie este cauzata intr-o anumita masura de starea precara a facilitatilor existente. In corelatie cu cresterea asteptata a transportului intermodal, facilitatile existente de la Bucuresti sunt prea mici in comparatie cu cresterea anticipata a cererii, capacitatea fiind depasita rapid de oferta si in consecinta se recomanda construirea unui nou terminal.</p>
6	<p><b>Iasi (Socola) IMT</b> Interventia include:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Demolare si degajare santier (1 Ha)</li> <li>- Drenaj (30,375m<sup>2</sup>)</li> <li>- Drumuri si Trotuare (30,375m<sup>2</sup>)</li> <li>- Lucrari cai ferate (810m)</li> <li>- Sisteme de semnalizare si Electrificare</li> <li>- Cladiri, Imprejmuire, Sisteme de iluminat etc.</li> </ul>	5.5	12.0%	48.1	<p>Volumele curente de transport intermodal in Romania sunt mici, iar aceasta situatie este cauzata intr-o anumita masura de starea precara a facilitatilor existente. In corelatie cu cresterea asteptata a transportului intermodal si oportunitate de a transfera de la/catre ecartament rusesc, este nevoie de a redeschide si moderniza acest terminal.</p>
7	<p><b>Oradea Est IMT</b> Interventia include:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Demolare si degajare santier (2.5 Ha)</li> <li>- Drenaj (20,000m<sup>2</sup>)</li> <li>- Drumuri si Trotuare (20,000m<sup>2</sup>)</li> <li>- Lucrari cai ferate (800m)</li> <li>- Sisteme de semnalizare si Electrificare</li> <li>- Cladiri, Imprejmuire, Sisteme de iluminat etc.</li> </ul>	6.5	10.6%	34.5	<p>Volumele curente de transport intermodal in Romania sunt mici, iar aceasta situatie este cauzata intr-o anumita masura de starea precara a facilitatilor existente. In corelatie cu cresterea asteptata a transportului intermodal si importanta rolului orasului Oradea ca resedinta a judetului Bihor, cererea va putea depasi capacitatea terminalului existent daca acesta nu va fi modernizat.</p>
8	<p><b>Turda IMT</b> Interventia include:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Demolare si degajare santier (3.5 Ha)</li> <li>- Drenaj (56,250m<sup>2</sup>)</li> <li>- Drumuri si Trotuare (56,250m<sup>2</sup>)</li> <li>- Lucrari cai ferate (1,500m)</li> <li>- Sisteme de semnalizare si Electrificare</li> <li>- Cladiri, Imprejmuire, Sisteme de iluminat etc.</li> </ul>	6.5	6.6%	34.1	<p>Volumele curente de transport intermodal in Romania sunt mici, iar aceasta situatie este cauzata intr-o anumita masura de starea precara a facilitatilor existente. Capacitatea acestui terminal intermodal nu va putea face fata cresterii asteptate a transportului intermodal in orizontul de timp apropiat. Asadar, este necesara modernizarea, in special datorita cresterii traficului de containere prin acest terminal in timpul recesiunii.</p>

# Sector intermodal – identificare interventii/proiecte

9	<p>Craiova IMT</p> <p>Interventia include:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Demolare si degajare santier (6 Ha)</li> <li>- Drenaj (56,250m2)</li> <li>- Drumuri si Trotuare (56,250m2)</li> <li>- Lucrari cai ferate (1,500m)</li> <li>- Sisteme de semnalizare si Electrificare</li> <li>- Cladiri, Imprejmuire, Sisteme de iluminat etc.</li> </ul>	18	6.6%	34.1	<p>Volumele curente de transport intermodal in Romania sunt mici, iar aceasta situatie este cauzata intr-o anumita masura de starea precara a facilitatilor existente. In corelatie cu cresterea asteptata a transportului intermodal si a industriei din zona orasului Craiova, exista posibilitatea ca cererea sa depaseasca capacitatea curenta a terminalului aflat intr-o situatie precara.</p>
TOTAL GENERAL TERMINALE INTERMODALE		80.5			

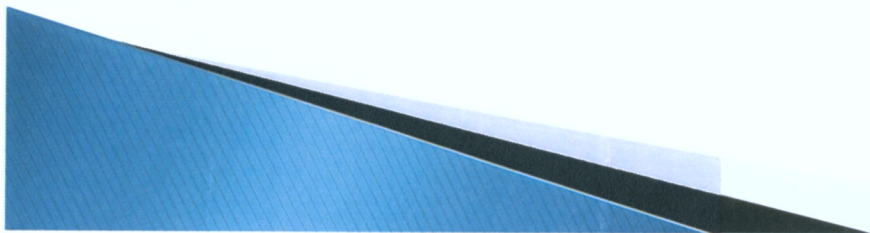
# Analiza nevoi vs. Resurse disponibile MPGT

Sector de transport	Surse de finantare 2014-2030	Nevoi de finantare totale	Grad de asigurare cu surse de finantare
Sector rutier	17,842 mld. EUR	26,177 mld. EUR	68,16%
Sector feroviar	15,393 mld EUR	19,574 mld. EUR	78,64%
Sector naval	1,156 mld EUR	2,277 mld EUR	50,77%
Sector intermodal	133 mil EUR	165 mil EUR	80,60%
Sector aerian	461 mil EUR	599 mil EUR	76,96%
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>34,985 mld EUR</b>	<b>48,792 mld EUR</b>	<b>71.70%</b>

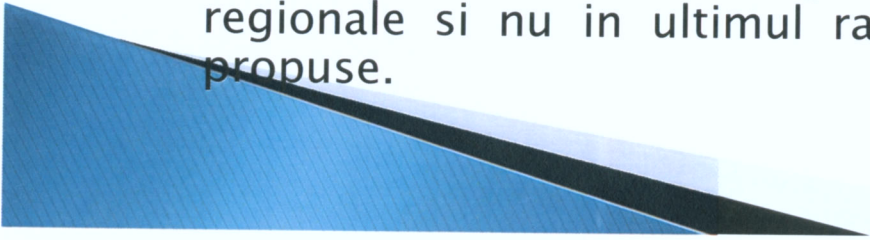


# Structura surselor de finantare MPGT

Nr. crt	Sector de transport	Surse de finantare 2014-2030	Din care:	
			2014-2020	2021-2030
1	Sector rutier	17,842 mld EUR	5,002 mld EUR	12,840 mld EUR
2	Sector feroviar	15,393 mld EUR	4,316 mld EUR	11,077 mld EUR
3	Sector naval	1,156 mld EUR	324 mil EUR	832 mil EUR
4	Sector intermodal	133 mil EUR	63 mil EUR	70 mil EUR
5	Sector aerian	461 mil EUR	103 mil EUR	357 mil EUR
	<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>34,985 mld EUR</b>	<b>9,809 mld EUR</b>	<b>25,176 mld EUR</b>

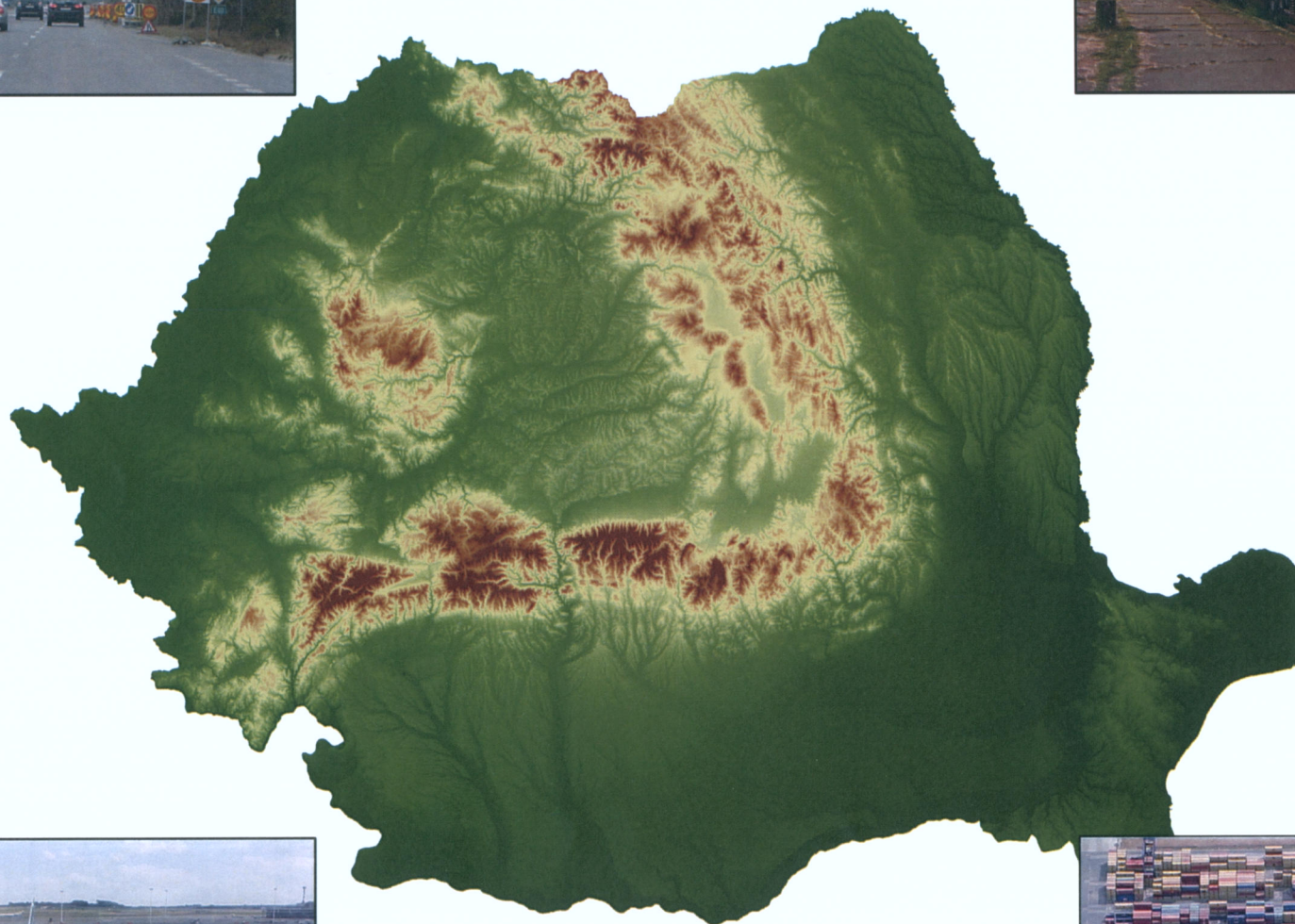


# Concluzii

- ▶ MPGT reprezinta un document strategic, obligatoriu si de referinta, in baza caruia vor putea fi accesate fondurile structurale pentru transport aferente perioadei 2014–2020;
  - ▶ Modelul National de Transport (MNT) a fost utilizat pentru definirea obiectivelor specifice si identificarea interventiilor care raspund acestor obiective in modul cel mai eficient din punct de vedere economic;
  - ▶ MNT va fi utilizat de catre Ministerul Transporturilor ca instrument suport in procesul de planificare a investitiilor in infrastructura de transport;
  - ▶ Au fost identificate, prioritizate si planificate interventiile necesare pentru perioadele 2014–2020 si 2020–2030, pe fiecare mod de transport;
  - ▶ Trebuie inceputa reforma in sectorul feroviar – AECOM a propus masurile de reforma, structurate pe 4 directii de actiune;
  - ▶ MPGT va fi actualizat de regula o data la 5 ani in functie de evolutiile macroeconomice, crestere PIB, modificari in nivelul si structura populatiei, a veniturilor, gradul de motorizare, evolutiile dezvoltarii regionale si nu in ultimul rand de gradul de realizare a investitiilor propuse.
- 



Vă mulțumim!



București, Octombrie 2014

