



## Prima versiune a Programului Operațional Transport 2021-2027 (POT)

### I. Prezentare

<b>Titlul programului</b>	Programul Operațional Transport 2021-2027
<b>Titular</b>	Ministerul Fondurilor Europene Direcția Generală Programare și Coordonare Sistem
<b>Instituția care aprobă programul</b>	Comisia Europeană
<b>Prevederile în baza cărora a fost elaborat programul</b>	Regulamentul privind prevederile comune (CPR)
<b>Procedura de adoptare</b>	<p>Decizie a Comisiei Europene</p> <p>Conform art. 18 din Regulamentul privind prevederile comune (CPR), Comisia Europeană evaluează programul și conformitatea acestuia cu prezentul regulament și cu regulamentele specifice fondului, precum și coerența acestuia cu Acordul de Parteneriat relevant sau cu setul de informații relevante menționate la articolul 8 alineatul (2). În evaluarea sa, Comisia ține seama, în special, de modul în care au fost adresate recomandările relevante pentru fiecare țară.</p> <p>Comisia poate face observații în termen de trei luni de la data depunerii programului de către statul membru.</p> <p>Statul membru revizuieste programul ținând cont de observațiile făcute de Comisie.</p> <p>Comisia adoptă o decizie prin intermediul unui act de punere în aplicare care aprobă programul în cel mult șase luni de la data depunerii programului de către statul membru.</p>
<b>Sectorul</b>	Transporturi
<b>Zonă probabil afectată</b>	Teritoriul național al României
<b>Populația</b>	Populația României



Obiective specifice	Priorități de investiții	Tipuri de proiecte	Program de implementare	Cerințe privind EIM
<b>Dezvoltarea unei rețele TEN-T sustenabile, adaptată la schimbările climatice, sigură și intermodală</b>  <b>OP3</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Construcția/modernizarea rețelei rutiere TEN-T</li></ul>	056- Autostrăzi și drumuri nou construite – Rețeaua centrală TEN-T 057- Autostrăzi și drumuri nou construite – Rețeaua globală TEN-T 060- Autostrăzi și drumuri reconstruite sau îmbunătățite – Rețeaua centrală TEN-T 061- Autostrăzi și drumuri reconstruite sau îmbunătățite – Rețeaua globală TEN-T	2021-2027 Calendarul de implementare al proiectelor va fi detaliat în cadrul fiecărei decizii de finanțare în parte, cu respectarea termenului final de implementare prevăzut în actualele regulamente europene.	DA
	<ul style="list-style-type: none"><li>• Construcția infrastructurii feroviare aflate pe rețeaua TEN-T (inclusiv ERTMS)</li><li>• Modernizarea infrastructurii feroviare aflate pe rețeaua TEN-T (inclusiv ERTMS și modernizarea gărilor)</li><li>• Achiziția de trenuri de lucru și echipamente conexe pentru modernizare și electrificare CF</li><li>• Modernizarea/reabilitarea podurilor și podetelor feroviare</li></ul>	064- Căi ferate nou construite – Rețeaua centrală TEN-T 065- Căi ferate nou construite – Rețeaua globală TEN-T 067- Căi ferate reconstruite sau îmbunătățite – Rețeaua centrală TEN-T 068- Căi ferate reconstruite sau îmbunătățite – Rețeaua globală TEN-T 069- Other reconstructed or modernised railways 071- European Rail Traffic Management System (ERTMS)	Proiectele care vor fi elaborate după adoptarea POT 2021 – 2027 vor fi proiecte de importanță strategică, în limita fondurilor alocate pentru fiecare Axă Prioritară.	DA
				DA

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Investiții în modernizarea terminalelor intermodale</li> <li>• Dezvoltarea de terminale intermodale</li> <li>• Investiții în instalații și echipamente de transfer intermodal</li> <li>• Investiții în legăturile între principalele hub-uri de transport (gara, aeroport, port, punct vamal, parc industrial, terminal intermodal)</li> </ul>	<p>078- Transporturi multimodale (TEN-T)</p> <p>079- Transporturi multimodale (neurbane)</p>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii portuare în porturile rețelei portuare primare a României</li> <li>• Dezvoltarea instalațiilor, echipamentelor și facilităților de încărcare/descărcare în porturile rețelei portuare primare a României</li> </ul>	<p>080- Porturi maritime (TEN-T)</p> <p>081- Alte porturi maritime</p> <p>082- Căi navigabile și porturi interioare (TEN-T)</p> <p>083- Căi navigabile și porturi interioare (regionale și locale)</p>		DA
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Măsurile hard și soft care contribuie la îmbunătățirea siguranței traficului pe rețeaua rutieră</li> <li>• Eliminarea punctelor negre</li> <li>• Echipamente de intervenție în condiții meteo speciale</li> </ul>	<p>060- Autostrăzi și drumuri reconstruite sau îmbunătățite – Rețeaua centrală TEN-T</p> <p>061- Autostrăzi și drumuri reconstruite sau îmbunătățite – Rețeaua globală TEN-T</p> <p>062- Alte drumuri reconstruite sau îmbunătățite (autostrăzi, drumuri naționale, regionale sau locale)</p>		DA

<b>Promovarea mobilității urbane multimodale durabile;</b>  <b>OP 2</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Achiziția de material rulant ecologic</li> <li>• Măsuri de reforma în domeniul transportului feroviar de călători</li> </ul>	072- Active feroviare mobile 074 - Material rulant de transport urban curat		NU
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Investiții în infrastructura de metrou (noi tronsoane, stații aferente)</li> <li>• Investiții în material rulant, modernizare instalații,</li> <li>• Investiții în echipamente conexe, măsuri de creștere a accesibilității persoanelor cu deficiențe de deplasare, inclusiv sisteme de siguranță</li> <li>• Modernizarea stațiilor a căror condiții de desfășurare a călătoriilor nu corespund standardelor de siguranță actuale</li> <li>• Susținerea integrării călătoriilor la nivel metropolitan cu alte sisteme de transport public de călători</li> </ul>	073- Infrastructuri de transporturi urbane curate 074- Material rulant de transport urban curat		DA
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Achiziția de trenuri metropolitane (material rulant)</li> </ul>	074 - Material rulant de transport urban curat		NU

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Construcția/modernizarea/optimizarea infrastructurii necesare</li> <li>• Optimizarea mersului trenurilor-graficului de calatorii, sistemele de ticketing, masuri de creștere a accesibilității persoanelor cu deficiente de deplasare si alte masuri similare</li> </ul>		
<b>Dezvoltarea și consolidarea mobilității naționale, regionale și locale durabile, flexibile și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la rețeaua TEN-T și mobilitatea transfrontalieră;</b>  <b>OP 3</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Construcția/modernizarea variantelor ocolitoare,</li> <li>• Construcția/modernizarea accesului municipiilor la sectoarele rețelei rutiere primare</li> <li>• Modernizarea sectoarelor de drum național situate pe rețeaua secundara</li> </ul>	056- Autostrăzi și drumuri nou construite – Rețeaua centrală TEN-T  057- Autostrăzi și drumuri nou construite – Rețeaua globală TEN-T  060- Autostrăzi și drumuri reconstruite sau îmbunătățite – Rețeaua centrală TEN-T  061- Autostrăzi și drumuri reconstruite sau îmbunătățite – Rețeaua globală TEN-T  062- Other reconstructed or modernised roads (motorway, national, regional or local)	DA





## II. Context

În conformitate cu documentele naționale aprobate de Guvernul României (Memo), Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor va asigura funcția de Autoritate de Management pentru Programul Operațional Transport 2021-2027, aspecte reflectate și în cadrul *Acordului de Parteneriat* negociat cu Comisia Europeană.

Programul Operațional Transport 2021-2027 este un document strategic de programare care acoperă domeniul transport (rutier, feroviar, metrou, intermodal, naval, acție fixe, măsuri orizontale de siguranță și securitate), obiectivul acestuia fiind de a contribui la *Strategia programului*, luând în considerare obiectivele și prioritățile specifice tematice selectate în funcție de nevoile naționale, regionale și locale.

Programul Operațional Transport 2021-2027 ce face obiectul negocierii cu Comisia Europeană, va fi implementat în conformitate cu prevederile cadrului strategic comun 2021-2027 și al Regulamentelor fondurilor europene aferente.

Programul Operațional Transport 2021-2027 nu prezintă conexiune cu alt program operațional pe același sector (nu există subordonare ierarhică). Pe de altă parte, pot fi identificate legături orizontale și sinergii cu programe operaționale privind același domeniu (transport și mobilitate), la același nivel – POR.

Programul Operațional Transport 2021-2027 a fost elaborat pentru a răspunde nevoilor de dezvoltare ale României identificate în Acordul de Parteneriat 2021-2027

Prin Acordul de la Paris și mai recent „Pactul ecologic european” la nivelul Uniunii Europene reducerea emisiilor de carbon devine o prioritate, reducerea cu 90% până în 2050 a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de sectorul transporturilor fiind ținta domeniului de politică ”Mobilitate durabilă”<sup>1</sup>.

Strategia Națională de Dezvoltare Durabilă 2030 recunoaște importanța transportului în ceea ce privește dezvoltarea durabilă, mai ales din perspectiva calității aerului și a tranziției către mijloace cu emisii reduse (sau fără emisii). În ceea ce privește investițiile pentru metrou, acestea sunt fundamentate prin Strategia de Dezvoltare a infrastructurii de Transport cu Metroul, aceasta cuprinzând lista intervențiilor planificate până în anul 2037 dar și de Planul de Mobilitate Urbană București-Ilfov.

România se află sub media europeană la sectorul infrastructură și transport la toate criteriile de analiză privind investițiile și infrastructura, conform celui mai recent European Transport and

---

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal\\_ro](https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_ro)

Infrastructure ScoreBoard (2019). Astfel, față de media europeană România se situa în 2018 pe ultimul loc la calitatea drumurilor (cu un scor de 2,96), fiind situată sub media europeană și la eficiența serviciilor de cale ferată (3.06), eficiența serviciilor portuare (3,93), eficiența serviciilor de transport aerian (4,68). Raportat la 2016, completarea rețelei rutiere principale TEN-T era situată la 45% , a celei feroviare convenționale la 4% iar a celei de mare viteză 0%. În ceea ce privește rețeaua TEN-T de cai navigabile, România de situa la sfârșitul anului 2016 la 91%.

### **Infrastructura rutieră**

Conform Raportului Forumul Economic 2019<sup>2</sup>, România a scăzut comparativ cu 2018 la indicatori precum calitatea **infrastructurii rutiere**, eficiența serviciilor de cale ferată, eficiența serviciilor aeriene. România se situează pe locul 119 din 141 de țări analizate prin prisma calității infrastructurii rutiere. O rețea de drumuri bine întreținută contribuie la reducerea costurilor utilizatorilor, riscului de accidente și îmbunătățirea siguranței rutiere, reducerea impactului asupra mediului. Deficitul de infrastructură se reflectă într-o mobilitate redusă, conectivitate insuficientă la nivelul anumitor regiuni cu impact major asupra disparității regionale (spre exemplu regiunea Nord-Est), trafic de tranzit ridicat la nivelul a numeroase localități care nu beneficiază de variante de ocolire, timpuri mari de așteptare la trecerea frontierei. O serie de tronsoane aferente rețelei TEN-T rutiere nu sunt construite la standard corespunzătoare nivelului de trafic și conexiunii pe care trebuie să o asigure, ceea ce face ca principalele rute de transport să fie caracterizate de timpuri mari de parcurs și blocaje de trafic. Aceasta conduce la o slabă interconectare a principalelor centre economice și urbane și cu alte noduri de transport intermodal, cum ar fi porturile și aeroporturile. Anumite zone prezintă o accesibilitate deficitară la rețelele de transport, fiind necesare investiții în continuare la nivelul drumurilor naționale și județene.

EU Statistical pocketbook 2019<sup>3</sup>, menționează cifre relevante pentru România, aferente anului 2017: doar 763 km de autostrăzi în același timp având cel mai mare număr de victime din accidente rutiere (100 la la 1 milion de locuitori).

Din perspectiva guvernării transportului rutier, se constată o necesitate de creștere a capacității în pregătirea și implementarea proiectelor;

*Nevoi de dezvoltare: creșterea accesibilității regiunilor și populației prin construcția/ modernizarea rețelei rutiere, la standarde europene, în special la nivelul rețelei TEN-T; reducerea incidenței accidentelor cu efecte grave; reducerea timpului de staționare la ieșirea din țară; îmbunătățirea guvernării sectorului rutier.*

---

<sup>2</sup> [http://www3.weforum.org/docs/WEF\\_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf](http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf)

<sup>3</sup> [https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2019\\_en](https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2019_en)



*Strategia programului: finalizarea tronsoanelor rutiere inițiate anterior și continuarea investițiilor în dezvoltarea rețelei TEN-T centrale și globale pentru asigurarea accesibilității la piețele internaționale, conform prioritizării din MPGT; rehabilitarea și modernizarea drumurilor naționale care asigură conectivitatea zonelor cu o accesibilitate redusă; îmbunătățirea sistemului de management al infrastructurii rutiere și a condițiilor de siguranță;*

### **Infrastructura și servicii feroviare**

În contextul Master Planului General de Transport (MPGT), au fost identificate principalele deficiențe ale transportului feroviar care au dus, în timp, la lipsa de atractivitate și competitivitate a acestui mod de transport, și care trebuie adreseate prin măsuri adecvate, investițiile în infrastructură trebuind a fi dublate de o reformă profundă a sistemului. Principalele probleme sunt: *sustenabilitatea infrastructurii, calitatea scăzută a serviciilor și a managementului, infrastructură neperformantă, siguranța și securitatea, guvernarea.*

În prezent, există disparități semnificative în ceea ce privește dimensiunea rețelei raportat la cererea de trafic și resursele financiare insuficiente pentru întreținerea și operarea la standarde de calitate corespunzătoare.

Serviciile oferite de transportul feroviar sunt necompetitive și neprofitabile. Principalele neajunsuri constatate ale serviciilor furnizate sunt: perioade lungi de așteptare în cadrul orarelor de călătorie; timpi mari de călătorie influențați de opririle dese; calitatea slabă a materialului rulant; prețuri ridicate și servicii de slabă calitate în gări. Utilizarea ineficientă a materialului rulant precum și calitatea acestuia conduc la un nivel scăzut al serviciilor furnizate pasagerilor. Este necesară definirea clară a nivelului serviciilor pentru rețeaua principală (frecvență, indicatori de performanță, etc.), reducerea timpilor de așteptare în gări, realizarea unor programe atractive de circulație a trenurilor, îmbunătățirea serviciilor pentru călători, asigurarea unor programe și fonduri adecvate pentru întreținerea infrastructurii feroviare, integrarea cu celelate moduri de transport de la nivel urban/regional.

Conform EU Statistical pocketbook 2019<sup>4</sup>, 10.766 km infrastructură feroviară se afla în operare în 2017, din care 37,4% este electrificată (4.030 km).

Conform datelor Eurostat 2019, serviciile de pasageri pe calea ferată se situau în 2018 la 5.426 milioane pasageri-km (2018), în scădere față de anul 2017 (5.556 milioane pasageri-km) dar în creștere comparativ cu anii anteriori, 4.731 milioane pasageri-km 2016, 4.910 milioane pasageri-km in 2015).

---

<sup>4</sup> [https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2019\\_en](https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2019_en)

Numărul de pasageri în transportul interurban și internațional de pasageri pe calea ferată este de 66.500 mii în 2018, fiind aproximativ constant în ultimii 4 ani, cu o creștere mai semnificativă în anul 2017 (69.057 mii pasageri), conform datelor INSSE. În același timp se evidențiază creșterea constantă a numărului de pasageri ai transportului rutier: de la 275.548 mii în 2015 la 361.338 mii în 2018.

În ceea ce privește volumul de mărfuri, conform INSSE, acesta fluctuează anual, înregistrând 55.429 mii tone în anul 2018, înregistrându-se o scădere comparativ cu anul 2017 (56.083 mii tone). Dealtfel, evoluția cantității transportate fluctuează anual, fiind de 52.618 mii tone în 2016; 55.307 mii tone în 2015; 50.739 mii tone în 2014.

Deasemenea, transportul rutier de mărfuri a înregistrat o creștere anuală constantă și semnificativă (de la 198.638 mii tone în 2015 la 237.132 mii tone în 2018, cu o creștere de 8,78% în 2016 comparativ cu 2015 apoi cu o creștere anuală de aproximativ 4,75% în următorii ani)<sup>5</sup>.

*Nevoi de dezvoltare: creșterea accesibilității regiunilor și persoanelor prin reabilitarea și modernizarea rețelei feroviare la standarde europene; asigurarea unor resurse financiare adecvate pentru investiții și întreținere; creșterea competitivității transportului feroviar prin măsuri de reformă, inclusiv îmbunătățirea managementului, a serviciilor și calității materialului rulant, integrarea serviciilor cu cele de la nivel local/regional; soluții specifice de siguranță și securitate;*

*Strategia programului: continuarea investițiilor inițiate pe tronsoanele feroviare care asigură conectivitatea cu piețele internaționale, în coordonare cu proiectele propuse CEF, conform prioritizării din MPGT; îmbunătățirea condițiilor de management și control al traficului feroviar; implementarea unui mix de măsuri de reformă și optimizare a serviciilor;*

**Transportul fluvial și maritim** în România este reprezentat prin transportul de marfă pe Dunăre și căile sale navigabile și de activitatea porturilor fluviale și maritime.

*Lipsa fiabilității și navigabilității la nivelul șenalului navigabil de pe Dunăre și a canalelor sale, ce prezintă deficiențe atât în ceea ce privește lățimea, cât și adâncimea, face ca timpii de parcurs pentru barje și vase să fie mai mari în raport cu alte moduri de transport din România, cu efect negativ semnificativ asupra costurilor și atractivității transportului naval de marfă.*

De-a lungul Dunării și a canalelor navigabile din România există 30 de porturi, 8 fiind situate pe TEN-T centrală. În multe porturi infrastructura rutieră și feroviară este veche, prost întreținută, necorespunzând cerințelor transportatorilor. 12 dintre porturile dunărene din România nu au încă conexiuni la rețeaua feroviară. Întreținerea necorespunzătoare, infrastructura învechită, lipsa legăturilor multimodale și procedurile lente de manipulare a fluxurilor existente reduce atractivitatea acestor porturi pentru potențiali utilizatori, dăunând competitivității pe termen lung a transportului

---

<sup>5</sup> <http://statistici.insse.ro:8077/tempo-online/#/pages/tables/insse-table>

naval de mărfuri și limitând potențialul de dezvoltare intermodală. Aceste condiții au dus la subutilizarea capacităților portuare pentru cele mai multe dintre porturi dunărene.

Aceste aspecte sunt evidențiate și de volumul mărfurilor transportate, nivelul acestora fiind în scădere (29.714 mii tone în 2018, 29.043 mii tone în 2017, 30484 mii tone în 2016, 30.020 mii tone în 2015).

Portul Constanța este cel mai important port maritim al României și cel mai mare port la Marea Neagră, reprezentând totodată un nod de tranzit major ce face legătura între Europa de Vest și Est-Centrală cu Asia Centrală și Orientul Îndepărtat și având o amplasare geografică strategică, beneficiind de conexiuni cu Dunărea, cu autostrada A2 și cu rețeaua de cale ferată.

Transportul maritim a cunoscut o creștere în ultimii ani, volumul de mărfuri transportate fiind de 49.032 mii tone în 2018, în creștere cu 6,3% față de anul 2017 și cu 10,22% față de anul 2015.

În contextul dezvoltării viitoare a piețelor de export, Dunărea reprezintă o oportunitate de conectare a spațiului european la Portul Constanța și de reducere a congestiei transportului rutier, poluator și consumator de surse neregenerabile, în măsura în care prin investiții se asigură condiții de navigație corespunzătoare pe tot parcursul anului. Celelalte porturi situate pe rețeaua TEN-T pot avea, de asemenea, un rol în dezvoltarea transportului naval de marfă.

*Nevoi de dezvoltare: reducerea deficiențelor de navigație și lipsa fiabilității căilor navigabile interioare situate pe TEN-T centrală; modernizarea infrastructurii portuare în vederea manipulării unui volum crescut de marfă în acord cu potențialul existent; creșterea accesibilității la porturile dunărene și pe sectoarele transfrontaliere.*

*Strategia programului: creșterea atractivității transportului naval prin îmbunătățirea condițiilor de navigație și a mobilității pe rețeaua TEN-T centrală; prin investiții în infrastructura portuară și prin investiții în căi rutiere și feroviare îmbunătățite.*

**Transportul intermodal** nu este foarte dezvoltat în România cu excepția transportului de containere din portul Constanța, în special din cauza dificultății de a identifica amplasamente adecvate și moderniza terminalele de transport intermodal de mărfuri.

Infrastructura terminalelor intermodale existente (majoritatea publice) este veche, sistemele sunt depășite și nu sunt adaptate la evoluția cererii. Numărul limitat și capacitatea terminalelor actuale de marfă restrânge posibilitatea de a atrage noi piețe care să permită transportului feroviar să concureze mai eficient cu transportul rutier, mai ales pentru fluxurile intermodale. Acest lucru a dus la evoluția defavorabilă a transportului de mărfuri în containere în România, în comparație cu tendințele mondiale.

*Nevoi de dezvoltare: identificarea și dezvoltarea unei rețele de terminale intermodale moderne și competitive menite să stimuleze transportul intermodal.*

*Strategia programului: creșterea atractivității transportului intermodal pentru atragerea unui volum crescut de mărfuri manipulat în terminale intermodale (inclusiv în porturi) prin dezvoltarea capacității terminalelor intermodale și a porturilor.*

### **Siguranță, interoperabilitate, interconectivitate regională**

**Îmbunătățirea siguranței traficului, interoperabilitatea și interconectarea rețelei de transport din România și asigurarea unei coerențe a lucrărilor de infrastructură pe termen lung** depind de implementarea unor instrumente de digitizare care să permită optimizarea transportului atât pe infrastructură rutieră, feroviară, metrou sau alt mod de transport pe șine precum și pe apă. Astfel, se vor elimina obstacolele care împiedică realizarea unui sistem european de transport eficient și conectat. Dezvoltarea unor instrumente digitale va facilita crearea unui sistem de infrastructură rutieră eficient, implementarea reformei feroviare, optimizarea transportului fluvial și naval și creșterea mobilității urbane și regionale. Este necesară implementarea sistemelor de transport inteligente (ex. ERTMS, VTMS, Ro-RIS, etc.) și a interfețelor între diverse moduri de transport STI, acolo unde pot fi implementate ca parte a intervențiilor la nivelul infrastructurii, pentru creșterea siguranței la nivelul acțiunilor de control a traficului.

Rămâne o prioritate **amenajarea centurilor sau variantelor ocolitoare** pentru a elimina fluxurile de trafic greu din oraș pentru majoritatea orașelor din România, fie că este vorba de completarea centurii (ex. Arad, Bacău, Sibiu, Brașov), lărgirea sau dublarea ei (București) sau conturarea ei. În cazul orașelor mari, definitivarea centurilor permite eliminarea fluxurilor de trafic greu de pe artere importante, aspect care are un impact ridicat asupra siguranței în trafic dar și asupra calității locuirii în zonele eliberate de traficul greu..

În cazul Regiunii București Ilfov (mai ales a Capitalei) **metroul** rămâne unul din principalele mijloace de transport, singurul care a reușit să susțină o creștere lentă a numărului de pasageri transportați în intervalul 2014-2018. Deși reprezintă doar 4 % din lungimea întregii rețele de transport public a capitalei, metroul asigură transportul a cca. 20% din volumul total al călătorilor ce utilizează mijloacele de transport în comun din Municipiul București<sup>6</sup>. Avantajele competitive ale metroului față de celelalte mijloace de transport sunt: frecvența, viteza comercială, capacitatea, confortul și siguranța. Astfel extinderea rețelei de metrou pentru a putea deservi mai bine zonele de activități localizate la marginea Capitalei sau pentru a putea accesa zone cu o densitate ridicată a populației rămâne o prioritate și în perioada 2021-2027.

---

<sup>6</sup> Metrorex, 2018. Raport de activitate – 2018.

### III. Calendar orientativ de elaborare

Start:.....2020

Versiunea finală de lucru (data predării): aprilie 2020

Versiunea finală aprobată: .....

### IV. Modificări și efecte posibile

În cazul când programul ar determina modificări semnificative de acțiune, comportament sau decizie ale persoanelor, întreprinderilor, instituțiilor guvernamentale, aceste modificări ar putea să conducă la:

Articol	DA/NU	Descriere indicând dacă modificarea ar putea avea un efect negativ sau pozitiv asupra mediului
1. dezvoltarea infrastructurii și clădirilor	DA	Se vor realiza investiții în sistemele de transport prietenoase cu mediul. Astfel, sunt vizate investiții: i) pentru asigurarea unei navigații continue pe Dunăre și canale, inclusiv modernizarea porturilor dunărene și maritime de interes strategic; ii) în terminale intermodale publice pentru atragerea mărfurilor de masă de la transportul rutier pe distanțe lungi la cel feroviar și fluvial; iii) în regiunea mai dezvoltată București-Ilfov, în scopul fluidizării și stimulării utilizării transportului în comun de tip metrou în detrimentul transportului public rutier și/ sau automobil; iv) în introducerea unor tehnologii informaționale moderne specifice fiecărui mod de transport, asigurând condiții pentru creșterea siguranței circulației și securității transporturilor. v) în infrastructuri rutiere și feroviare existente (ce vor fi modernizate) sau noi pentru creșterea calității și performanțelor infrastructurilor, a accesibilității și intermodalității, precum și în sisteme de siguranță și interoperabilitate;
2. amenajarea unor terenuri noi sau zone importante pentru conservarea naturii;	DA	POT 2021-2027 va avea un impact pozitiv prin Monitorizarea și evaluarea stării de conservare a speciilor și habitatelor de importanță comunitară, fie la nivel național, fie la nivel de sit, precum și prin îmbunătățirea/menținerea stării de conservare a speciilor și habitatelor de importanță comunitară, fie la nivel național, fie la nivel de sit.
3. modificări în consumul social de energie și în special de combustibili și deci ale emisiilor de CO2 și alte gaze cu efect de seră	DA	POT 2021-2027 va avea un impact pozitiv în continuarea implementării directivelor europene privind efortul statelor membre de a reduce emisiile de gaze cu efect de seră, cu implicații directe asupra consumului social de energie și de combustibili, și deci a emisiilor de CO2. Se vor sprijini investițiile „verzi” în active fixe ecologice pentru transportul public

4. modificări de consum social al altor resurse naturale /de ex. apă, soluri, minerale sau agregate);	<b>NU</b>	
5. modificarea cantității sau tipurilor de deșeuri produse (solide, lichide, periculoase) sau de poluanți emiși în apă, pe teren sau în aer;	<b>NU</b>	
6. modificări ale emisiilor de gaze cu efect de seră din alte surse (de ex. metan de la ferme zootehnice sau depozite de deșeuri);	<b>NU</b>	
7. schimbări semnificative ale modalităților de deplasare.	<b>DA</b>	Se vor realiza investiții în sistemele de transport prietenoase cu mediul care să ofere alternative sustenabile și ecologice la transportul tradițional rutier, bazat pe combustibili tradiționali. Astfel, sunt vizate investiții: <i>i)</i> pentru asigurarea unei navigații continue pe Dunăre și canale, inclusiv modernizarea porturilor dunărene și maritime de interes strategic; <i>ii)</i> în terminale intermodale publice pentru atragerea mărfurilor de masă de la transportul rutier pe distanțe lungi la cel feroviar și fluvial; <i>iii)</i> în regiunea mai dezvoltată București-Ilfov, în scopul fluidizării și stimulării utilizării transportului în comun de tip metrou în detrimentul transportului public rutier și/ sau automobil; <i>iv)</i> în introducerea unor tehnologii informaționale moderne specifice fiecărui mod de transport, asigurând condiții pentru creșterea siguranței circulației și securității transporturilor, <i>v)</i> în infrastructuri rutiere și feroviare existente (ce vor fi modernizate) sau noi pentru creșterea calității și performanțelor infrastructurilor, a accesibilității și intermodalității, precum și în sisteme de siguranță și interoperabilitate;
8. impact asupra oamenilor și comunităților, de ex. Prin creșterea nivelului de zgomot, tulburărilor sau neplăcerilor;	<b>NU</b>	
9. riscuri pentru sănătatea publică	<b>NU</b>	