

ANEXA nr. 1**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 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 Rețelei de pe teritoriul României;
- b) accesul la această rețea;
- c) asigurarea interconectării, interoperabilității și a accesului la rețeaua trans-europeană de transport.

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

Art. 3 - Implementarea proiectelor prioritare depinde de gradul lor de maturitate și de disponibilitatea resurselor financiare.

CAPITOLUL I

Obiective, priorități și principii de acțiune în realizarea rețelei

Art. 4 – *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 conformitate cu planurile generale indicate în hărțile din Anexa nr. 3 și/sau cu specificațiile din Anexa nr. 2 la prezenta lege.

Art. 5 - *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 și de siguranță posibile, ajutând în același timp la realizarea obiectivelor pe care România și le-a propus în vederea aderării la Uniunea Europeană, în particular cele cu privire la protecția mediului și la concurență, și contribuind la intensificarea coeziunii economice și sociale;
- b) să ofere utilizatorilor infrastructuri de transport de calitate și în condiții economice acceptabile;

- c) să permită dezvoltarea 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, în măsura posibilităților, interoperabilitatea în cadrul modurilor de transport și să încurajeze intermodalitatea între diferitele moduri de transport;
- f) să fie, în măsura posibilităților, economic viabilă;
- g) să acopere întregul teritoriu al 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 trans-europeană 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. 6 - Ținând cont de obiectivele stabilite în art. 5, 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. 7 - 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 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 alte măsuri care se dovedesc a fi necesare pentru realizarea obiectivelor la care se face referire în art. 5.

CAPITOLUL II

Proiectele prioritare

Art. 8 - Pentru a fi considerat prioritar, un proiect de infrastructură trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

- a. să se refere la rețeaua descrisă în art. 11 – 13 ale prezentei anexe;
- b. să urmărească obiectivele stabilite în art. 5 al prezentei anexe;
- c. să corespundă uneia sau mai multor priorități stabilite în art. 6 al prezentei anexe și

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

Art. 9 - Orice proiect prioritar se va referi la un element al *Rețelei* așa cum este descris în art. 14 – 32 ale prezentei anexe și are în vedere, în special, rutele identificate pe hărțile din Anexa nr. 3 la prezenta lege și/sau va corespunde specificațiilor sau criteriilor din Anexa nr. 2 la prezenta lege.

Art. 10 - 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. 11 - *Rețeaua* cuprinde infrastructura de transport, rețeaua de management și informare asupra traficului și rețeaua de determinare a poziției și de navigație.

Art. 12 – (1) Infrastructura de transport cuprinde rețelele de căi rutiere, feroviare, navigabile interioare și nodurile/punctele de distribuție ale rețelelor.

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

Art. 13 - 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 2

Rețeaua de căi rutiere

Art. 14 - Rețeaua de căi rutiere cuprinde autostrăzi și drumuri expres, existente sau care urmează a fi realizate, și care ocolesc principalele centre urbane pe rutele identificate pe *Rețea* și îndeplinesc una dintre condițiile următoare:

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

Art. 15 - Caracteristicile tehnice minime pentru rețeaua de căi rutiere sunt cele definite în Acordul European asupra marilor drumuri de circulație internațională – AGR, 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 – PNUD – privind “Autostrada Trans - Europeană Nord - Sud” - TEM, aprobat prin actul Cancelariei C.C. al P.C.R. nr. 375/6006/1979.

Art. 16 - Rețeaua de căi rutiere trebuie să asigure utilizatorilor un nivel ridicat, uniform și continuu al serviciilor, confortului și siguranței.

Secțiunea 3

Rețeaua de căi feroviare

Art. 17 - (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 în art. 26 al prezentei anexe, conform anexei 3 la prezenta lege.

Art. 18 - 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 - AGC, încheiat la Geneva la 31 mai 1985, aprobat prin Legea nr. 100/1996 și în Acordul European privind marile linii de transport internațional combinat și instalații conexe - AGTC, încheiat la Geneva la 1 februarie 1991, ratificat prin Legea nr. 8 / 1991.

Art. 19 - 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. 20 - Rețeaua de căi feroviare trebuie să ofere utilizatorilor un nivel ridicat de confort, 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 4

Porturile interioare și rețeaua de căi navigabile

Art. 21 - (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 3 la prezenta lege,
- c) sunt interconectate cu alte rute europene de transport, și
- d) sunt echipate cu instalații de transbordare pentru transport intermodal sau cu un volum anual de trafic de marfă de minim 500 000 tone.

(3) Porturile interioare reprezintă noduri/puncte de distribuție ale *Rețelei* care permit realizarea legăturii între căile navigabile la care face referire art. 22 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. 22 - (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 permite 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 - AGN, 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 V b 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 5

Porturi maritime

Art. 23 - (1) Porturile maritime permit dezvoltarea transportului maritim și constituie noduri/puncte de distribuție ale *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 transportul 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 la prezenta lege.

Secțiunea 6

Aeroporturi

Art. 24 - (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 la prezenta lege.

(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. 25 - (1) Punctele internaționale de distribuție și punctele naționale de distribuție constituie nucleul rețelei de aeroporturi și trebuie să corespundă criteriilor din Secțiunea 5, Anexa nr. 2 la prezenta lege.

(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 7

Rețeaua de transport combinat

Art. 26 – (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 parcurhuri 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. 27 - Caracteristicile tehnice minime pentru rețeaua de transport combinat sunt cele definite în Acordul European privind marile linii de transport internațional combinat și instalații conexe - AGTC.

Secțiunea 8

Rețeaua de management și informare asupra traficului

Art. 28 - 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. 29 - 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 și
- d) sistemele de comunicații pentru semnalarea situațiilor periculoase și pentru siguranța circulației feroviare.

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

- a) spațiul aerian rezervat pentru aviația generală,
- b) căile aeriene,
- c) sistemele de navigație aeriană și
- 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 9

Rețeaua de determinare a poziției și de navigație

Art. 32 - (1) Rețeaua de determinare a poziției și de navigație cuprinde sisteme 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.