

## EXPUNERE DE MOTIVE:

**Autostrada A7**, denumită și **Autostrada Moldovei** sau **Autostrada Unirii Principatelor Române** este o autostradă aflată în construcție în România dar care nu are termen de realizare clar definit, în documentele CNAIR la stadiul execuției lucrărilor apare cuvântul planificat ceea ce poate să însemne că realizarea va fi amânată la nesfârșit. Este necesară o lege pentru a institui un sistem de control permanent și sustenabil din parte reprezentanților cetățenilor în Parlamentul României, care să fie pe deplin operațional și predictibil și care să încurajeze creșterea ratei de investiții în regiune.

Conform Master Planului General de Transport adoptat prin HG 666/2016 este prevăzut un drum rapid cu numărul 7 ar urma să înceapă la Buzău din șoseaua Muntenia Expres, și să ducă spre nord la Focșani și Bacău, apoi mai departe în zona Roman-Pășcani (unde urmează să aibă un nod de legătură cu o altă autostradă aflată în plan, Autostrada Târgu Mureș-Iași) și apoi spre nord la Suceava și la granița cu Ucraina; porțiunea dintre granița cu Ucraina și Pășcani urmează să fie realizată ca drum expres; cea între Pășcani și Bacău – ca autostradă, iar porțiunea de la Bacău la Buzău va fi realizată ca drumul expres Ploiești-Bacău, împreună cu porțiunea Ploiești-Buzău.

Inițial, ramura sudică a acestei șosele se imagina o legătură Ploiești-Focșani, urmată de un drum către Huși și Albița la granița cu Republica Moldova. Ulterior, Master Planul General de Transport elaborat în 2013 a păstrat legătura Ploiești-Focșani, urmată însă în sectorul moldovenesc de o legătură spre Bacău și spre nord către Ucraina. În document, aceasta figurează ca drum expres, **dar face parte din rețeaua europeană TEN-T Core, care primește finanțare prioritară din partea Comisiei Europene.**

Astfel, în 2016, ruta a căpătat prioritate și s-a pornit licitarea studiului de fezabilitate cu proiect tehnic pe segmente: Ploiești-Buzău, Buzău-Focșani, Focșani-Bacău și Bacău-Pășcani. Licitația cerea un proiect de „drum de mare viteză”, iar în urma clarificărilor ulterioare s-a arătat că aceasta trebuie interpretată în sensul cerinței de a se proiecta un drum din clasa tehnică I (a autostrăzilor).

Primul segment pentru care s-au contractat lucrările a fost centura orașului Bacău. În 2015, în urma unei licitații publice, s-a semnat contractul de realizare a centurii, din care partea estică se suprapune peste autostrada A7.

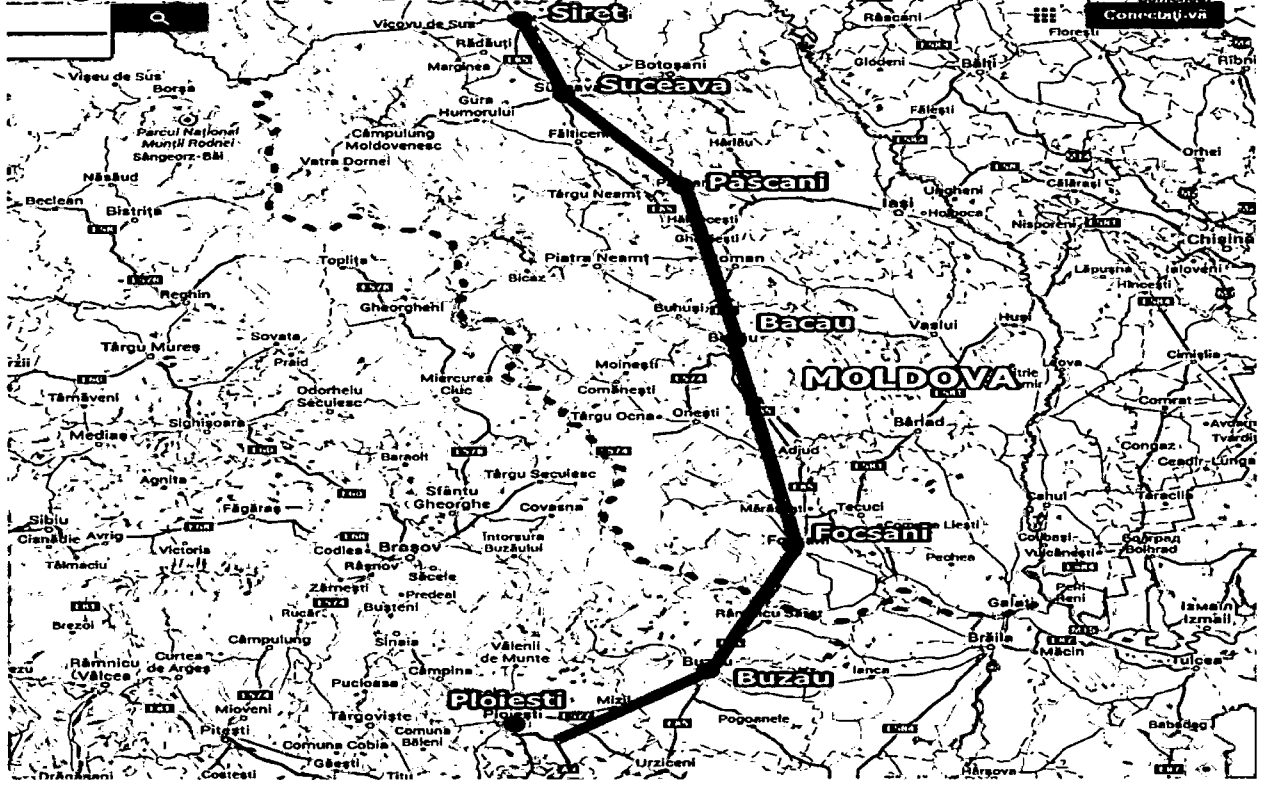
În data de 03.09.2020 a fost dat în folosință Obiectul 3 (brațul vestic), parte din Centura Bacău, ce asigură legătura drumului național DN11 în vestul orașului cu DN2 în sud, urmând a se continua pâna la viitoarea autostradă A7 după finalizarea Obiectului 1.

Moldova are primul tronson de autostradă. 16 kilometri din centura Bacăului, construiți la nivel de șosea de mare viteză, sunt dați în folosință de pe data de 2 decembrie 2020, fiind primii de acest fel în zonă.

Centura Bacăului are în total aproape 31 de kilometri. 7 kilometri, între DN11 și DN2, au fost deja dați în exploatare, iar ceilalți vor fi inaugurați până pe 1 martie, 2021.

Proiectul A7 reprezintă practic „coloana vertebrală” a Moldovei - va prelua traficul pe ruta Nord-Sud, acolo unde se înregistrează cele mai mari valori ale traficului din regiune și care în prezent se desfășoară pe DN2/E85, un drum național cu câte o bandă pe sens și un acostament puțin mai lat folosit adesea neregulamentar de către șoferi drept încă o bandă de circulație - unul din drumurile naționale cele mai periculoase dacă nu cel mai periculos după numărul de accidente.

### Imaginea de ansamblu pentru traseul A7/DX5 de la Ploiești până la Siret:



Tabelul următor prezintă o defalcare a accidentelor din cadrul bazei de date, în funcție de tipul de drum pe care acestea au loc. Această defalcare are rolul de a evidenția contribuția accidentelor ce au loc pe rețeaua națională la totalul general.

Tabelul 4.2 - Numărul accidentelor pe categorii de drum

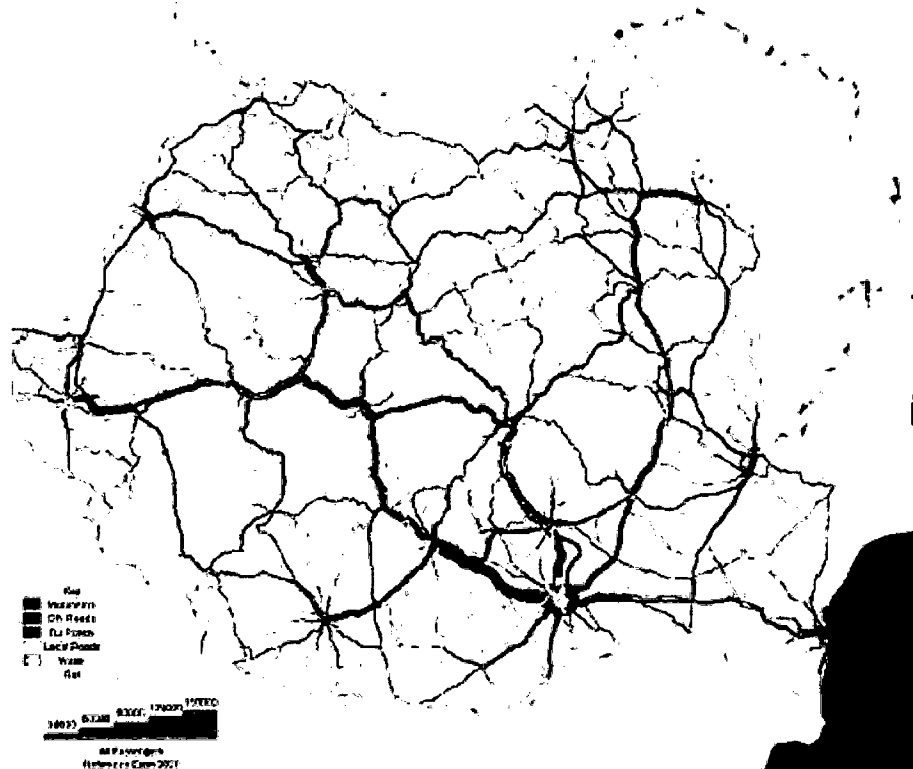
Categorie drum	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Media 2007-12	
Autostradă	120	139	101	115	107	131	119	0,44%
Național	7,092	8,628	8,195	7,483	7,119	7,192	7,618	28,09%
Județean	3,262	4,318	4,295	3,841	3,924	3,929	3,928	14,48%
Altele	14,188	16,776	16,021	14,557	15,498	15,676	15,453	56,98%
Total	24,662	29,861	28,612	25,996	26,648	26,928	27,118	-

Sursa: Analiza AECOM a bazei de date a accidentelor gestionată de către IGP

Comerțul este vital pentru creștere economică a regiunii Moldova. Comerțul are nevoie de transport. Acele zone ale Europei care nu au conexiuni bune nu vor prospera. Se preconizează că transportul de marfă va crește cu 80 % până în 2050. Transportul de călători va crește cu peste 50 %. Transportul este esențial pentru o economie eficientă.

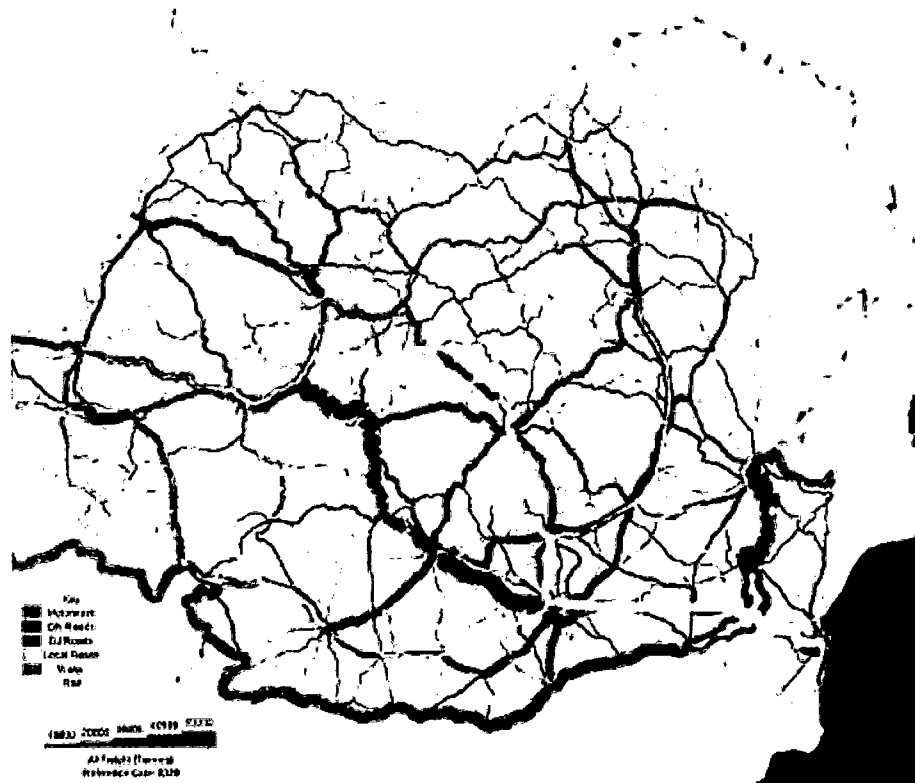
Până în anul 2030, contribuția sectorului feroviar la volumul traficului de pasageri scade, iar acesta este dominat de sectorul rutier. Aceasta este situația prognozată în lipsa intervențiilor propuse în Master Plan și doar cu proiectele angajate în prezent finalizate. În esență acesta reprezintă un scenariu de tip "business as usual".

- Figura 2.17 - Volume zilnice de pasageri în România, pe moduri, anul 2020



- Sursa: MNT AECOM
- Există o pondere mult mai mare a deplasărilor de mărfuri pe alte rețele decât cea rutieră față de deplasările de pasageri. Principalele deplasări de mărfuri pe rețeaua rutieră sunt către București. Există de asemenea un important flux de marfă pe coridorul Ploiești - Buzău - Bacău.
- În perioada 2011 - 2020 creșterea observată în cazul numărului de tone-marfă-km se aliniază mai aproape de variațiile înregistrate de volumul de mărfuri transportat în comparație cu dinamica observată în cazul fluxurilor de pasageri. Aceasta deoarece reducerea timpilor de parcurs și a costului de transport al mărfurilor nu va duce în sine la deplasări mai lungi. Pentru transportul de marfă distanța medie a deplasărilor depinde și de modificările intervenite în distribuția activităților economice, mai precis, de locurile unde bunurile se produc, se importă, se consumă sau se exportă.

- Figura 2.19 - Volume zilnice (tone) marfă în România, anul 2020



- Sursa: AECOM NTM

Realizarea unei infrastructuri de comunicații rutiere moderne, rapidă și sigură, care să lege Vama Siret de București va conduce la dezvoltarea rapidă a Moldovei și Bucovinei și a județelor ce compun regiunea istorică Moldova din mai multe puncte de vedere.

Transportul produselor se va face cu costuri mai mici și eficiență sporită iar mobilitatea tinerilor va crește iar activitățile turistice se vor dezvolta, forța de muncă ar putea migra cu mai multă ușurință către zone unde există cerere având căi de acces mai rapide.

Conectivitatea, accesul mediului de afaceri precum și al populației la rețeaua de transport va crește cu consecințe directe privind creșterea economică a regiunii noastre. De asemenea, se va micșora numărul oamenilor care își pierd viața în accidente rutiere.

Dacă nu se va interveni legislativ, Guvernul nu va aloca fonduri pentru îmbunătățirea infrastructurii rutiere din Moldova și Bucovina, acestea fiind condamnate la declin economic datorită lipsei de conectivitate rutieră.

Adoptarea acestei propuneri legislative este o necesitate care a devenit starea de urgență a dezvoltării regiunii Moldova și Bucovina. Este necesar ca regimul acestui drum să fie autostradă datorită traficului intens pe acest traseu precum și a numărului redus de accidente ce au loc pe autostrăzi față de celelalte categorii de drumuri.

### **Inițiatori:**

- 1. Deputat George Nicolae Simion**
- 2. Deputat Florin Lucian Puscasu**