

EXPUNERE DE MOTIVE

Drumurile publice din România reprezintă componente principale ale sistemului național de transport și constituie obiectul exclusiv al proprietății publice. O direcție principală de acțiune a autorităților competente și responsabile este reabilitarea, modernizarea și dezvoltarea infrastructurilor de transport rutier, feroviar și naval, în vederea integrării rețelei naționale de transport la rețeaua europeană, a îmbunătățirii confortului utilizatorilor acestor infrastructuri și creșterii siguranței și eficienței transportului. Cadrul general al politicii guvernamentale constă în asigurarea și susținerea unei infrastructuri adecvate dezvoltării obiectivelor socio-economice prin modernizarea, dezvoltarea și administrarea eficientă a sectorului rutier, cu accent pe extinderea numărului de autostrăzi, modernizarea drumurilor existente, a podurilor și a tuturor facilităților aferente.

Prin *Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor*, republicată, cu modificările și completările ulterioare, a fost reglementat în mod unitar administrarea drumurilor publice și private, dobândirea și folosirea terenurilor, conducerea, coordonarea și controlul activităților în legătură cu drumurile publice. Potrivit O.G. 43/1997, administrarea drumurilor publice și private are ca obiect proiectarea, construirea, modernizarea, reabilitarea, repararea, întreținerea și exploatarea drumurilor. În timp, aceasta a suferit mai multe modificări și completări, printre care cele mai importante au vizat clasificarea și încadrarea drumurilor în funcție de anumite criterii, inclusiv cel al încadrării lor funcționale, dar și cele legate de natura proprietății drumurilor publice și a administrării acestora.

O importanță deosebită s-a acordat reglementării realizării de proiecte prioritare de interes național și European de către ministerul de resort, direct sau prin Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere SA (Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România – SA), printre care și construirea unor variante ocolitoare.

Varianta de ocolire (centura/artera ocolitoare) reprezintă un proiect de infrastructură rutieră dorit de foarte multe primării de municipii și de orașe. Menirea unor astfel de artere este legată fie de scoaterea traficului greu din localitățile respective dar și de imaginea mai largă asupra rețelei de transport dezvoltată la nivelul Uniunii europene. În mod evident, avantajele șoselelor de centură sunt că măresc viteza de circulație, scad numărul accidentelor rutiere, scot traficul din oraș și reduc gradul de poluare (în orașe poluarea a crescut și din cauza utilizării masive a transportului auto comercial, traficul de tranzit prin zona centrală a orașelor fiind o problemă în arealele urbane care nu dispun de *bypass*-uri sau centuri ocolitoare). Totodată prin asigurarea unei mai mari fluidizări a traficului rutier se asigură condiții pentru dezvoltarea activităților de comerț intern și internațional. Centurile ocolitoare reprezintă astfel „cheia” modernizării infrastructurii rutiere din România.

Este de mult dovedită incapacitatea Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere S.A (urmașa Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A.) de a își atinge principalele obiective reprezentate de dezvoltarea rețelei de autostrăzi, construirea unei rețele de drumuri expres, *realizarea de centuri și variante ocolitoare pentru orașele mari, conexiunea municipiilor reședință de județ și a localităților urbane limitrofe la autostrăzi și drumuri expres* dar și de a asigura implementarea proiectelor de infrastructură de transport transeuropene pe care le gestionează în prezent, așa cum acestea sunt definite de legislația în vigoare.

Un alt obstacol important, sesizat de autoritățile centrale, în calea realizării proiectelor de infrastructură este reprezentat de dificultățile întâmpinate de acestea în procedurile de expropriere a terenurilor necesare edificării obiectivelor planificate.

Un exemplu elocvent al incapacității autorităților centrale de a soluționa eficient o problema a infrastructurii de transport rutier este Centura Municipiului București. În teorie, drumul de centura al Capitalei ar fi trebuit să ajute la descongestionarea orașului și să faciliteze dezvoltarea economică prin schimburi rapide de mărfuri și servicii¹. Azi, modernizată doar pe bucăți, la prețuri discutabile, cu contracte semnate și anulate la scurt timp și soluții tehnice de moment, după 28 de ani, Centura Capitalei este un șantier fără perspective clare de finalizare aflat în administrarea CNAIR SA. Dacă proiectul de modernizare al Drumului Național Centura București reprezintă azi un eșec al administrației centrale, regretabil este faptul că nu este singurul. O soluție ar putea fi reprezentată de posibilitatea preluării în administrare a variantelor de ocolire a localităților de către autoritățile locale.

Rezumând, potrivit O.G. nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare drumurile naționale și implicit variantele ocolitoare ale Capitalei, a municipiilor de rangul I sau a municipiilor reședință de județ, sunt în administrarea Ministerului Transporturilor, fapt pentru care, demararea unor proiecte prin care să fie modernizate, reabilitate și construite variante ocolitoare ale municipiilor este una greoaie.

Autorii prezentei inițiative legislative propun să se creeze autorităților locale interesate posibilitatea legală de a prelua în administrare variantele de ocolire ale localităților respective, asigurând astfel cadrul legal pentru implicarea acestora în soluționarea optimă, în interesul cetățenilor, a problemelor legate de infrastructura rutieră a localităților, a celor de trafic, de poluare etc.

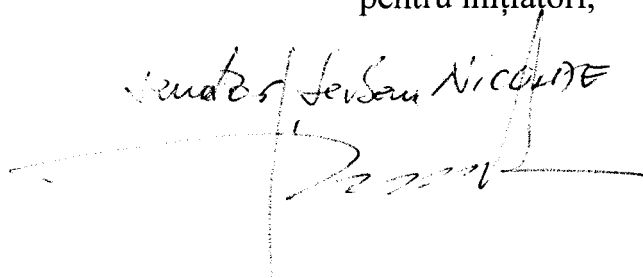
1

Desemnat la început ca drum județean, cu numărul DJ100, drumul a fost conceput cu două benzi pe sens, și nu forma un inel complet, fiind întrerupt între Chitila și Mogoșoaia, unde două puncte erau legate prin drumul național 7 (DN7) și printr-un drum județean secundar. Inițial, doar drumurile naționale aveau intersecție denivelată (pasaj supratean; excepție făcând doar DN4) cu șoseaua de centură. În intersecțiile cu drumuri județene, acestea aveau prioritate față de centură, ceea ce ducea la blocaje și dificultăți în circulație. DN CB (de la Centura București) este indicativul șoselei de centură a Capitalei, drum național care înconjoară orașul. Ea se intersectează cu toate drumurile naționale principale care pornesc din București, anume: DN1 (lângă Otopeni), DN2 (între Voluntari și Afumați), DN3 (la Pantelimon), DN4 (la Popești-Leordeni), DN5 (în Jilava), DN6 (la Bragadiru), DN7 (în Chitila), cu autostrăzile A1 (lângă Roșu), A2 (lângă Cățelu) A3 (lângă Voluntari), cu drumul național secundar DN1A (la Mogoșoaia), precum și cu alte drumuri județene, de interes local. Astfel, Centura Capitalei - un drum, inițial, de 70 de kilometri moștenit de pe vremea Regelui Carol I, urmează a fi modernizată ca „Autostrada Centura București” fiind o autostradă planificată ca variantă ocolitoare a Capitalei. Aceasta va avea o lungime totală de 100 km și se va conecta cu autostrăzile deja existente: A1, A2 și A3. La nivel european, importanța autostrăzii este dată de relația cu coridoarele pan-europene IV și IX, segmentul ei de nord făcând legătura între autostrăzile A1, A2 (coridorul IV) și A3 (coridorul IX).

Alternativa, reprezentată de ipoteza transferării câte unui obiectiv din cele vizate prin câte o hotărâre de Guvern emisă pentru fiecare caz în parte, este discutabilă și poate crea situații juridice diferite în lipsa unui cadru normativ comun, respectiv poate genera noi blocaje. Prin comparație, apreciem ca funcțională varianta unui cadru normativ general aplicabil tuturor ipotezelor corespunzătoare, așa cum este, în opinia noastră, propunerea legislativă de față.

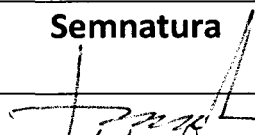
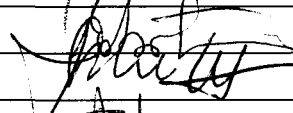
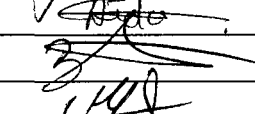


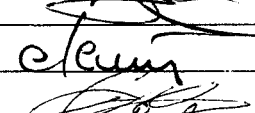
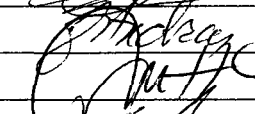
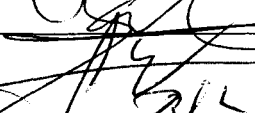





Având în vedere situația infrastructurii rutiere din întreaga țară și luând în considerare faptul că în acest moment există mai multe programe prin care administrația locală ar putea asigura finanțare din fonduri europene pentru lucrări de modernizare, reabilitare și construcție a acestei infrastructuri, vă rugăm să susțineți adoptarea prezentei propuneri legislative.

pentru inițiatori,

Senatul Senatului Nicolae


TABEL

cu deputații și senatorii care susțin Proiectul de Lege
 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 privind
 regimul drumurilor

Nr. crt.	Nume și prenume	Grup	Semnatura
1	NICOLAE Șerban	PSD	
2	BOTNARIU EMANUEL GABRIEL	PSA	
3	IUDUȚ Meehude	PSL	
4	CĂRUȚĂ AINA	PSD	
5	BOGACIU CORINA	PSD	
6	JOLTE Florin Marcel	PSD	
7	Zamfire Cătălin	PSD	
8	Oana Florina	PSD	
9	POBASCĂ GABRIELA	PSD	
10	VULPEȘCU IOAN	PSD	
11	CRĂZĂNGIUS ROBERT	PSD	
12	MIHNEA COSTOIU	PSD	
13	POP GEORGIAN	PSD	
14	Ecalorina Andreauca	PSD	
15	CARMEN MIHALCESCU	PSD	
16	PETREȚ GABRIEL	PSD	
17	TUȚA DIANA	PSD	
18	PLEȘCIANU LIVIU	PSD	
19	MIRCEA FORTUNAT	PSD	