

## EXPUNERE DE MOTIVE

Potrivit Master Planului General de Transport al României, aprobat de Guvernul României în 2015 și care urmează a fi implementat în orizontul de timp al anului 2030, sectorul rutier este cel mai important element din sistemul de transport românesc, în ceea ce privește transportul de călători și de mărfuri. Acesta reprezintă aproximativ 75% din totalul deplasărilor efectuate în scopul transportului de călători și sub 50% din deplasările destinate transportului de mărfuri, conform datelor furnizate de Institutul Național de Statistică pentru anul 2010. Cererea totală de transport rutier este prognozată să crească cu mai puțin de 20% în următoarea perioadă. În termeni absoluți, creșterea numărului de călătorii efectuate cu autovehicule este mai mare, dar există și o creștere proporțională în ceea ce privește transportul rutier de marfă. Creșterea cu 44% a numărului de vehicule-km față de o creștere cu 15% a numărului de deplasări arată faptul că deplasările se desfășoară pe distanțe mai mari, ca urmare a creșterii gradului de accesibilitate și a îmbunătățirii condițiilor tehnice ale rețelei de drumuri.

Conform Eurostat, îmbunătățirea mobilității populației și a mediului de afaceri de-a lungul rețelei de transport TEN-T de bază și a rețelei extinse, a coridoarelor de conectivitate națională, precum și a coridoarelor de conectivitate regională se realizează prin asigurarea unei rețele de transport rutier sigure și operaționale, care să contribuie la reducerea timpului de întârziere în trafic, diminuarea riscului de accidente rutiere, dezvoltarea de proiecte sustenabile economic și cu impact asupra dezvoltării regionale, promovarea de proiecte care corespund cerințelor de mediu, prin implementarea proiectelor de variantă de ocolire, precum și asigurarea accesului internațional prin intermediul legăturilor cu țările vecine.

În anul 2017, Guvernul României a elaborat **Strategia de dezvoltare teritorială a României. România policentrică 2035. Coeziune și competitivitate teritorială, dezvoltare și șanse egale pentru oameni**, care a fost înaintată Parlamentului în același an, pentru aprobarea prin lege. Aceasta reprezintă documentul programatic pe termen lung prin care sunt stabilite liniile directoare ale dezvoltării teritoriale a țării, care are ca scop, printre altele, dezvoltarea durabilă și accesul comunităților la oportunități de dezvoltare.

În conformitate cu principiul concentrării, Strategia de dezvoltare teritorială a României acordă o atenție deosebită zonelor care concentrează o mare masă economică și de capital uman, prin dezvoltarea infrastructurilor administrative, logistice, economice și de transporturi, capabile să gestioneze eficient zonele de intensă creștere economică. În egală măsură, Strategia se ocupă și de zonele aflate în declin economic și social, măsurile ce vor fi adoptate urmând să aibă ca rezultate dezvoltarea infrastructurii necesare asigurării accesului populației la servicii și dotări. De asemenea, în conformitate cu principiul solidarității teritoriale, Strategia prevede că statul român se obligă să sprijine zonele defavorizate și zonele aflate în declin economic și social, pentru limitarea disparităților inter- și intraregionale.

Având în vedere nivelul actual de dezvoltare a României, investițiile din domeniul infrastructurii de conectare ar trebui să se afle în topul priorităților naționale. Acest tip de investiții reprezintă o metodă-cheie de aprofundare a integrării pe piața europeană, dar și una dintre cele mai importante căi de deblocare a potențialului de dezvoltare a orașelor din România. O infrastructură de conectare mai bună se transpune printr-un acces mai facil pe piețe, la forța de muncă, precum și în potențialul de creștere a masei demografice și economice a zonelor urbane.

Cu cât este mai dinamică economia, cu atât mai multe persoane și mărfuri vor trebui transportate. Economia României a cunoscut o creștere de cel puțin două ori între anii 1995 și 2009, în timp ce dezvoltarea noii infrastructuri rutiere a rămas foarte mult în urmă. Între anii

1990 și 2011, în marea majoritate a județelor, densitatea rutieră nu s-a schimbat cu mai mult de 14,6%. Municipiul București este singurul care și-a dezvoltat, în forță, infrastructura rutieră.

Calitatea și gradul de acoperire a infrastructurii de transport reflectă gradul de civilizație și disponibilitatea de evoluție și creștere a comunității. Există o corelație directă între accesibilitatea la rețeaua majoră de comunicații și valoarea indicelui de dezvoltare teritorială, comunele cu acces direct la coridoarele de dezvoltare înregistrând cele mai ridicate performanțe. La polul opus se regăsesc localitățile din partea de sud și est a țării, aflate în zone mai greu accesibile sub aspectul infrastructurii și la distanță considerabilă față de centrele urbane care concentrează diferite oportunități și servicii. Aceste localități mici reprezintă zonele tradiționale de emigrație definitivă a forței de muncă, ele rămânând cu o populație îmbătrânită sau cu o pondere mare ocupată în agricultura de subsistență.

Unul dintre criteriile principale pentru prioritizarea infrastructurii rutiere este impactul pozitiv anticipat. În mod evident, unul dintre obiectivele principale ale dezvoltării infrastructurii este înlesnirea mobilității persoanelor și a mărfurilor, pentru a genera efecte economice pozitive, ce ajută regiunile să se dezvolte. Dimensiunea transportului în contextul dezvoltării are un rol esențial și se referă la conectivitate și accesibilitate. Scopul urmărit este ca teritoriul național să beneficieze de o mobilitate crescută, în condițiile accesibilității actuale reduse, care împiedică dezvoltarea.

Una din condițiile sine-qua-non ale dezvoltării regiunii de sud-est a României este construirea unei infrastructuri care să lege comunele învecinate Olteniței de municipiul Călărași, reședința județului, și, implicit, de coridoarele de transport paneuropene, prin București. Județul Călărași este străbătut, de-a lungul său, de Autostrada Soarelui A2, parte a rețelei europene de transport TEN-T, culoarul paneuropean nr. IV. Toată partea de sud a județului este mărginită de fluviul Dunărea, care reprezintă culoarul de transport paneuropean nr. VII. Zona de sud-est a țării beneficiază și de un potențial transfrontalier insuficient exploatat și dezvoltat, în condițiile în care județul Călărași se învecinează la sud cu Bulgaria, regiunea Silistra. Vecinul de la est este județul Constanța, principala ieșire la mare a țării, care are unul dintre cele mai dezvoltate porturi maritime din zonă.

Inițiativa legislativă de față propune aprobarea executării a două drumuri expres: primul leagă Capitala de Oltenița, cel de al doilea: Drajna Nouă – Călărași.

De peste 30 de ani, o parte însemnată a locuitorilor din comunele învecinate Olteniței (Chirnogi, Curcani, Mitreni, Luica, Nana, Spanțov, Budești, Vasilați, Plătărești, Ulmeni, Frumușani, Radovanu, Șoldanu, Sohatu, Sărulești, Gurbănești, Chiselet, Mănăstirea, Frăsinet, Valea Argovei) fac naveta zilnic între comunele de domiciliu și București, unde își au locurile de muncă. Starea actuală a drumului și aglomerația din trafic fac ca durata călătoriilor să se apropie de trei ore. Pentru fluidizarea traficului și conectarea acestor comune cu Capitala, propunem construirea unui drum cu patru benzi de circulație, care să permită un transport civilizat și rapid al călătorilor și mărfurilor către destinație.

Locuitorii comunelor Dragalina, Ștefan vodă, Modelu, Cuza vodă, Grădiștea, Independența, Roseți, Dichiseni, Perișoru, Dragoș vodă, Vâlcelele au nevoie de un drum de acces rapid și sigur care să lege Drajna Nouă de Călărași, capitala județului. Drumul existent are o singură bandă de circulație pe sens. Potrivit studiilor recente efectuate de EuroRAP, acest tip de drumuri este recunoscut ca fiind dintre cele mai periculoase: în Europa, riscul de incidentă a accidentelor pentru un drum cu o singură bandă pe sens este de patru ori mai mare decât pentru autostrăzi. De asemenea, acest lucru reiese și din statisticile locale, care reflectă un risc semnificativ mai mare pentru drumurile cu o singură bandă pe sens: în cazul drumurilor naționale există un risc de peste șase ori mai mare decât pentru autostrăzi și de peste trei ori mai mare în cazul în care se iau în calcul doar drumurile naționale din zonele interurbane.

Drumul existent între Drajna Nouă și Călărași se află în imediata apropiere a autostrăzii A2, intens circulată. După cum se cunoaște, România se confruntă cu o problemă semnificativă în ceea ce privește numărul de accidente rutiere, în comparație cu alte țări europene. Din datele furnizate de Comisia Europeană prin Eurostat, România are cea mai mare rată a accidentelor mortale din Europa. Doar în rețeaua drumurilor naționale și a autostrăzilor se înregistrează 30% din totalul accidentelor, în condițiile în care aceste două categorii de drumuri dețin mai puțin de 20% din ansamblul rețelei rutiere naționale. Media accidentelor rutiere care s-au produs pe autostrăzile din România, în perioada 2007 – 2012, este de 120, potrivit surselor Inspectoratului General al Poliției. Este necesar să fie luat în considerare și faptul că impactul economic al accidentelor este estimat la peste 1,2 miliarde de euro pe an.

În aceste condiții, utilizarea drumului expres Drajna Nouă – Călărași ar permite creșterea vitezei de transport, în condiții adecvate de siguranță, a persoanelor rănite în accidente de circulație pe autostrada A2, către spitalul județean din Călărași.

Inițiativa legislativă propune aprobarea executării celor două obiective de investiții *Drum expres București – Oltenița și Drum expres Drajna Nouă – Călărași*. Finanțarea acestora se asigură de la bugetul de stat, prin Ministerul Transporturilor, în limita sumelor aprobate anual cu această destinație, din credite externe și din fonduri europene. Propunem ca Ministerul Transporturilor să fie responsabil pentru coordonarea realizării celor două obiective de investiții. Termenul de execuție a lucrărilor este de patru ani de la intrarea în vigoare a legii.

Demersul legislativ este susținut de cetățenii din zonele Oltenița, Drajna Nouă, Călărași și se constituie ca răspuns la solicitările legitime ale acestora.

Inițiator,

  
Senator Cătălin Lucian Iliescu

